3/84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Rollfahrzeuge der DR



Zwischen Wolgograd und Uljanowsk ...

... entstanden diese Aufnahmen von den Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) während einer Urlaubsreise im August 1982. Hier wird ein ausgedehntes Netz von zahlreichen Vorortbahnen betrieben. Hinzu kommt ein umfangreicher Güterverkehr in alle Richtungen des Landes.
Auf den nicht elektrifizierten Strecken verkehren schwere und leistungsfähige Diesellokomotiven. Interessant, und immer wieder verlockend auf dem Farbfilm festgehalten zu werden, sind die vielfältigen Lackierungen der Triebfahrzeuge.
Auch 1984 wird dem Ausbau der Sowjetischen Eisenbahnen große Aufmerksamkeit geschenkt. Weitere Strecken werden elektrifiziert und ein zweites Gleis erhalten.

1 Elektrischer Nahverkehrszug vom Typ ER_2 ($ЭР_2$) der Rigaer Waggonfabrik in Wolgograd. Diese Züge sind auch im Vorortverkehr der UdSSR weit verbreitet.

2 Schwere Diesellokomotive vom Typ TEM 2 (ТЭМ 2) der Brjanster Maschinenfabrik bei Rangierarbeiten in Uljanowsk.

3 Doppel-Diesellokomotive Typ TE 3 (ТЭ3) vor einem schweren Güterzug in Uljanowsk.

4 Typischer Weitstreckenzug mit 16 Wagen in Wolgograd – fotografiert auf dem Wege zum historischen Mamai-Hügel.

Text und Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde

1


2


3


4


modell eisenbahner

inhalt

3/84

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Nicht nur während der Ferienzeit ist die Oberweißbacher Bergbahn ein geschätztes und beliebtes Verkehrsmittel. Neben Tausenden Touristen befördert sie zu jeder Jahreszeit auch zahlreiche Berufsreisende. U. B. entstand Anfang Mai 1983.
Foto: R. Kahmann, Elsterwerda

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14,
Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 15. 2. 1984
Geplante Auslieferung: 20. 3. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR – 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen …

Vorbildgerechte Modellgebäude – aber wie?
Mit Interesse las ich den Beitrag „Vorbildgerechte Modellgebäude – aber wie?" im „me" 12/83. Die Plastbauteile haben in der Regel eine gute Qualität. Vorbildwidrig sind jedoch die meist stark glänzenden Oberflächen, die sich aber durchaus abstumpfen lassen. Dazu ist ein in etwas Lösungsmittel (z. B. Nitro-Verdünnung, Benzol) getränkter Lappen erforderlich, mit dem die glänzenden Flächen vorsichtig abgerieben werden.
Auch bei den Mauerwerkteilen aus Plaste lassen sich die Fugen stärker hervorheben, wenn man die Flächen ebenfalls nach der genannten Methode behandelt. Dazu lassen sich (mit Berliner Holzkaltleim vermischte) Wasserfarben oder auch in beschränktem Umfang Nitrofarben verwenden.
H. Mallow, Angermünde

Lobenswert wäre die Produktion von Wandplatten des WBS 70 für alle Nenngrößen. Da dieser Neubautyp in der DDR am meisten verbreitet ist, dürfte dafür das Interesse sehr groß sein. Türen und Fenster könnten gleich in den Platten enthalten sein. Deckenplatten sind m. E. nicht erforderlich, da sie selbst leicht herzustellen sind. Jedoch wäre für die Nachgestaltung von Treppenhäusern pro Etage ein Element erforderlich. Alle genannten Teile würden zum Bau eines fünfstöckigen Gebäudes mit einem Treppenaufgang vollkommen ausreichen. Der Verkauf in Plastebeuteln erscheint hierzu sehr zweckmäßig, da man dann die Neubauten den jeweiligen Platzverhältnissen auf der Anlage anpassen könnte.
R. Zemke, Dresden

Bekanntlich befindet sich der größte Teil unserer Republik im Flachland. Ob dort auch die meisten Modelleisenbahner wohnen, entzieht sich meiner Kenntnis, ich erblicke aber hierin einen Widerspruch zu dem Gebäudesortiment unserer Modellbahnzubehörhersteller. Das handelsübliche Sortiment umfaßt aber vorzugsweise Gebäudeteile, die typisch für das Bergland sind. Für das Nachbilden des Flachlands auf Modellbahnanlagen fehlen leider solche Modelle, die typische Baumaterialien des Flachlands imitieren. Dazu gehören u. a. rote und gelbe Klinker, Mörtelputz usw. Kurz gesagt, ich vermisse einen Mittel- bzw. Kleinstadtbahnhof mit roten und gelben Klinkersteinen, wie beispielsweise die Bahnhöfe Burg (b. Magdeburg) und Werder (Havel). Es wäre nur zu begrüßen, wenn das vorhandene Sortiment künftig entsprechend ergänzt werden würde.
C. Dahl, Burg b. Magdeburg

Leser schreiben …

Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg
Zum fünften Mal laden die AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" und die Sektion Wandern der BSG Rotation Berlin-Mitte zu einer Wanderung auf alten Bahndämmen ein. Die Veranstaltung findet am 2. Juni 1984 statt. Die Routen zwischen 6 und 100 km Länge folgen weitgehend der Trasse der ehemaligen Oderbruchbahn zwischen Seelow, Hasenfelde und Müncheberg. Wie in den vergangenen Jahren, erhalten die Teilnehmer ein Wanderheft mit Streckenskizzen, Routenbeschreibung sowie verkehrs- und heimatgeschichtlichen Informationen und am Ziel eine Urkunde sowie ein Souvenir.
Für Eisenbahnfreunde wird eine geführte Wanderung über 23 km von Heinersdorf nach Hasenfelde und Lietzen nach Diedersdorf organisiert. Wer daran teilnehmen möchte, sollte sich unbedingt sofort anmelden. Nähere Informationen enthält die Ausschreibung. Sie kann – wie auch Meldekarten – von Bertram Neumann, 1120 Berlin, Rennbahnstr. 25, angefordert werden.
Dr. H.-J. Pohl, Berlin

Ausstellung war gefragt
Vom 6. bis 16. Januar 1984 fand im Berliner Kreiskulturhaus „Prater" die traditionelle Modellbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg" statt. Interessante Gemeinschafts- und Heimanlagen standen wiederum im Mittelpunkt dieser Ausstellung. Insgesamt wurden rund 32 000 Besucher gezählt.
K. Salke, Berlin

15 Jahre AG 4/33 „Johannes Scharrer" in Erfurt
Am 28. Oktober 1983 feierte die Arbeitsgemeinschaft 4/33 „Johannes Scharrer" in Erfurt ihr 15jähriges Jubiläum in den selbst renovierten Arbeitsräumen. Zu den Gästen gehörten u. a. der Präsident der Rbd Erfurt, Herbert Marktscheffel, der Leiter des Bw Erfurt, Kollege Hähner, der Sekretär des BV Erfurt, Freund Reichert, eine Delegation des VEB PIKO Sonneberg unter Leitung des Direktors für Forschung und Entwicklung, Kollege Gundermann, eine Delegation des VEB Berliner TT-Bahnen unter Leitung des amtierenden Betriebsdirektors, Kollegen Schauer und Vertreter des Patenbetriebes VEB Optima Büromaschinen Erfurt im Kombinat Robotron.
Der Vorsitzende der AG, Karl-Heinz Becker, gab einen Überblick über die Entwicklung der Arbeitsgemeinschaft von 1968 bis 1983. Gleichzeitig dankte er für die großzügige Unterstützung, die von der DR sowie den Modelleisenbahnbetrieben VEB PIKO und VEB Berliner TT-Bahnen gegeben wurde. Anschließend konnte die 60 m² große Gemeinschaftsanlage besichtigt werden. Daran schloß sich ein umfangreicher Erfahrungsaustausch an, bei dem unter anderem über das Fahrverhalten von Triebfahrzeugen in der Nenngröße H0 diskutiert wurde.
A. Schubert, Erfurt

Abzuholen im Fundbüro!



Dieses Schild fotografierte Detlef Hager aus Sömmerda unlängst im Bahnhof Weißwasser.

Leser fragen …

Wo entstand das Foto?
Im „me" 1/84 veröffentlichten Sie auf der Seite 10 ein Foto von der Lok 91 866, das Anfang der 60er Jahre in Dresden-Friedrichstadt aufgenommen worden sein soll. Nach meinen Unterlagen war diese Maschine zumindest zu diesem Zeitpunkt im Bw Reichenbach (Vogtl.) beheimatet. Was ist nun richtig?
H. Seimnlich, Plauen

Leser antworten …

Die Aufnahme der Lok 91 866 entstand nicht in Dresden-Friedrichstadt, sondern in Reichenbach (Vogtl.) unterer Bahnhof. Das im Vordergrund sichtbare meterspurige Gleisstück gehörte zu den Anlagen der Strecke Reichenbach unt. Bahnhof – Oberheinsdorf.
Die BR 91^{3-18} des Bw Reichenbach wurde auf der Nebenbahn Reichenbach oberer Bahnhof – Göltzschtalbrücke – Lengenfeld eingestzt. Im März 1967 verkehrte auf der Reststrecke bis Bahnhof Göltzschtalbrücke letztmalig eine Lok dieser Baureihe, die 91 576. Interessant ist noch, daß die 91 866 im zweiten Weltkrieg stark beschädigt wurde. Mit Teilen einer von anderen, ebenfalls nicht mehr betriebsfähigen, T 9^3 richtete man die Maschine im Bw Reichenbach wieder her. Es wurde sozusagen aus zwei Schrottloks wieder eine betriebsfähige Maschine aufgebaut.
G. Wengorz, Mylau

kurzmeldungen

50 Jahre Trolleybus in Moskau

Am 15. November 1933 fuhr in Moskau der erste Trolleybus zwischen dem damaligen Vorstadtdorf Wsjechswjaty am heutigen Leningradski Prospekt und dem Belorussisch-Baltischen Bahnhof. Diese Strecke war 7,3 Kilometer lang und bewährte sich so gut, daß kurz danach die Erweiterung des Streckennetzes beschlossen wurde. Ende 1934 verkehrten schon mehr als 50 Trolleybusse.
Heute werden in Moskau täglich 2300 elektrisch betriebene Busse auf 78 Linien mit einer Gesamtlänge von 2111 km eingesetzt. 10000 Beschäftigte sind in den acht Trolleybusbetriebshöfen der sowjetischen Hauptstadt als Fahrer und im Werkstattdienst beschäftigt. Neben der Metro ist der Trolleybus das zuverlässigste Verkehrsmittel, was er erst kürzlich wieder unter Beweis stellte: Als der Winter Ende 1983 mit gewaltigen Schneemassen Einzug hielt, mußte die Straßenbahn den Betrieb fast einstellen, die Trolleybusse fuhren dagegen störungsfrei durch die sowjetische Hauptstadt.
me

Obus-Betriebe in der BRD

Wie in vielen anderen westeuropäischen Ländern verlor auch in der BRD Mitte der 60er Jahre der Obus an Bedeutung. Gab es dort 1960 noch 782 Fahrzeuge, waren es 1980 nur 100. Z. Z. werden nur in Kaiserslautern, Esslingen und Solingen Obusse eingesetzt. Jedoch haben Verkehrsexperten erkannt, daß diesem umweltfreundlichen Nahverkehrsmittel in der BRD eine große Perspektive beschieden sein wird.
So erhielten die Verkehrsbetriebe der Stadt Esslingen kürzlich neue Gelenkobusse, die von der Firma Vetter geliefert worden sind. Neue Obusse werden ab Frühjahr 1984 auch in Solingen verkehren. In Österreich, Frankreich und der Schweiz gewinnt dieses umweltfreundliche Nahverkehrsmittel ebenfalls wieder an Bedeutung. Bestehende Obusnetze werden ausgebaut und teilweise sogar neue Betriebe eingerichtet.
me

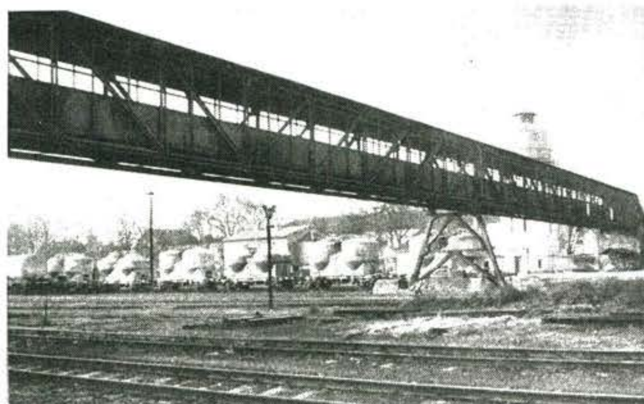
U-Bahnbau in Lagos

Rund eine Milliarde US-Dollar wird der Bau einer U-Bahn in der Hauptstadt von Nigeria, Lagos erfordern. Bis 1988 soll ein Teil der ersten Linie, die die nördlichen Vororte mit dem Handelszentrum im Stadtinneren verbinden soll, eröffnet werden.
Jeder der zum Einsatz kommenden 30 Züge kann 1900 Fahrgäste befördern.
me

Betagte Fußgängerbrücke wird abgerissen

Quer über den Gleisanlagen des Bahnhofs Rathenow befindet sich eine inzwischen betagte Fußgängerbrücke. Das seinerzeit ästhetisch gut gelungene Bauwerk muß einem neuen weichen. 1904 entstand diese Fußgängerbrücke, um den damaligen Staatsbahnhof mit der früheren Brandenburgischen Städtebahn (Neustadt–Rathenow–Brandenburg–Belzig–Treuenbrietzen) zu verbinden. Die neue Brücke wird 100 Meter östlich entstehen und 1985 für den Fußgängerverkehr freigegeben.

Text: U. Altmann, Rathenow; Foto: K. Drygalla, Premnitz





Arbeiten gehen zügig voran

Seit 1978 wird an der Rekonstruktion des Bahnhofes Flughafen Berlin-Schönefeld gearbeitet. Da keine Einschränkungen des umfangreichen Zugverkehrs möglich sind, mußten diese Arbeiten über einen langen Zeitraum geplant werden.
Inzwischen sind die überdachten Fernbahnsteige D, C und B fertiggestellt. Am Bahnsteig B endet vorübergehend die S-Bahn, damit der Neubau des eigentlichen S-Bahnsteiges A in Angriff genommen werden kann. Gleichzeitig wird der Fußgängertunnel fertiggestellt. Mitte dieses Jahres werden er und das moderne Empfangsgebäude übergeben.
Ende Dezember 1984 soll die S-Bahn am neuen Bahnsteig A auf einem Gleis und wenig später auf beiden Gleisen halten.
me
(Märkische Volksstimme vom 31. Dezember 1983)

Museumsbahn in Norwegen

Der nordöstlich von Oslo gelegene Ort Sørumsand ist Ausgangspunkt einer 750-mm-spurigen Eisenbahnstrecke, die kurz vor der endgültigen Betriebseinstellung von Eisenbahnfreunden gerettet wurde. Auf dem verbliebenen 3,5 km langen Streckenabschnitt verkehrten im Sommer sonntags Sonderzüge mit Dampfloks. Die Bahn beginnt auf einem provisorischen Bahnhof, der rund 500 m vom NSB-Bahnhof Sørumsand entfernt ist, führt über Bingsfos (Betriebsleitung und Lokschuppen) und endet in Fossum an der Hauptstrecke Oslo–Stockholm. Vorhanden sind drei Dampfloks. Neben Originalwagen werden auch solche anderer norwegischer Bahnen sowie aus der VR Polen eingesetzt.
Re.

Neue Diesellloks für British Rail

British Rail übernimmt jetzt 35 neue dieselelektrische Lokomotiven für den Gütertransport mit einer Leistung von 2460 kW. Die als Klasse 58 bekannte neue Ausführung wird von einem 12-Zylinder-Rusten-V-Motor angetrieben, dessen Leistung 2460 kW beträgt. Der Dieselmotor treibt einen Hauptwechselstromgenerator an, der Strom an einen Gleichrichter liefert. Dort erfolgt die Umwandlung in Gleichstrom, der die sechs Fahrmotoren versorgt. Die Lok ist in der Lage, einen Zug von 1000 t mit einer Geschwindigkeit bis zu 130 km/h zu befördern. Es können maximal drei Lokomotiven gekuppelt werden.
RSp.

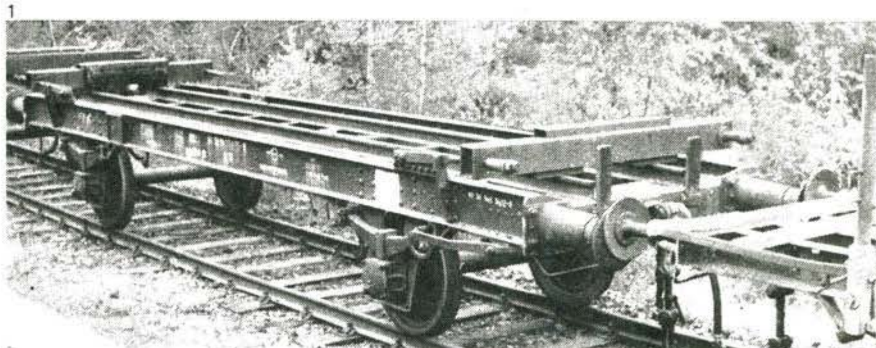
Güterverkehr aufgenommen

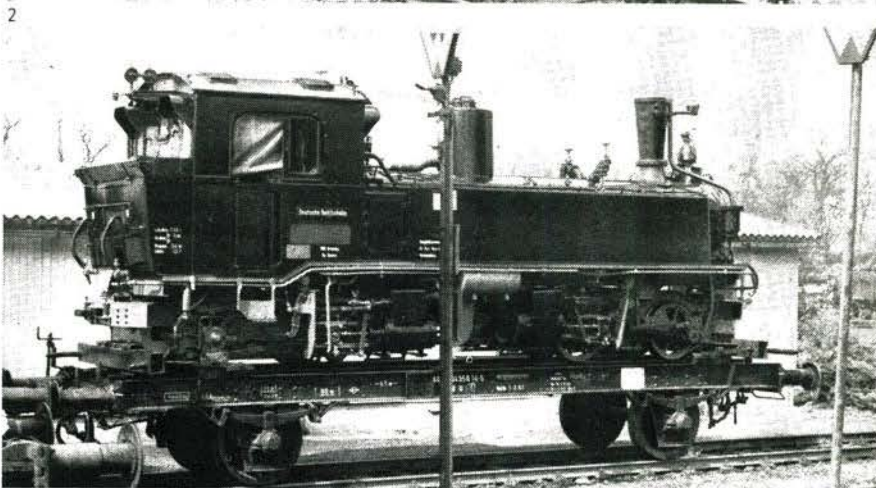
Am 12. Februar 1984 fuhr der erste Kohlenzug von Nordhausen nach Silberhütte. Damit wurde auf der neuen Verbindungsstrecke Straßberg–Stiege der planmäßige Betrieb aufgenommen, der aber Ende März 1984 noch einmal wegen Bauarbeiten für einige Zeit unterbrochen werden muß.
Rö.

Wilfried Rettig (DMV), Görlitz

Die IV K-Loktransportwagen der DR

Zum Transport ihrer Schmalspurlokomotiven ins Ausbesserungswerk beschafften die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen u.a. fünf Transportfahrzeuge (heutige Nummern 40509435612 bis 40509435616, ex 84-31-30 bis 84-31-34) mit einem 750-mm-spurigen Fahrbühnenaufbau und zwei Vorlegebalken zum Sichern der Ladung (Abb. 1). In den Jahren 1894 bzw. 1898 in der damaligen Hauptwerkstatt Chemnitz gebaut, sind sie teilweise 90 Jahre alt und damit bereits 5 Jahre älter als die z.Z. dienstälteste Maschine dieser Baureihe. Heimatbahnhof für die Wagen ist Freital-Potschappel, weil in der dortigen Wagenausbesserungsstelle bei Bedarf kleinere Reparaturen ausgeführt werden. Sind die Transportfahrzeuge nicht im Einsatz, befinden sie sich meist im Heimat-Raw „DSF" Görlitz. Bis 1965 waren diese Spezialwagen im Raw „Wilhelm Pieck" Karl-Marx-Stadt beheimatet. Sie besitzen eine durchgehende Zugstange, haben 5,4m Achsstand, 8,0m Ladelänge und eine Tragfähigkeit von 24,0t. Als „lichte Nutzbreite" ist in den Betriebsbüchern 2,06m (40509435616) und 2,6m (übrige Wagen) angegeben, doch haben alle Wagen einheitliche Vorlegebalken, die mit 2,37m Länge die breitesten Teile sind. Weitere Einzelheiten enthält die Tabelle. Der Schienenaufbau trägt die Gußinschrift SGF 1893. Als Leitungswagen sind sie lediglich mit einer „Verschiebebremse" (laut Betriebsbuch) ausgerüstet, die allerdings bereits eine Rarität darstellt. Eine Spindelbremse wirkt mit zwei Bremsklötzen nur auf das erste Rad der ersten Achse (Abb. 3). Der Wagen 40509535612 ist sogar noch mit einer einseitig auf die erste Achse wirkenden Hebelbremse ausgerüstet (Abb. 4). Anfang 1983 wurde der Wagen 40509435614 im Heimat-Raw „DSF" Görlitz modernisiert. Die Gleitlagerradsätze wurden gegen solche mit Rollenachslagern ausgetauscht, und die Eigenmasse von 7300kg konnte durch Anbringen von Ballastmaterial auf 9600kg erhöht werden. Auch der Wagen 40509435615 mußte bereits auf diese Weise beschwert werden, weil die Eigenmasse leerer Wagen ab 1. Januar 1985 mindestens 9t betragen muß. Die Gleitlagerachsen werden bei der nächsten Revision ausgetauscht. Im ersten Halbjahr 1983 wurde der Wagen 40509435612 modernisiert. Auch er erhielt eine höhere Eigenmasse, Rollenlagerradsätze und Signalstützen an den Vorlegebalken. Vorgesehen ist, die ungünstig angeordnete Feststellbremse abzubauen, weil sie praktisch nie benutzt wird und einen zu hohen Aufwand bei der Aufarbeitung erfordert. Diese Fahrzeuge werden vermutlich noch ihren 100. Geburtstag erleben. Immerhin düften sie die ältesten Regelspurwagen im Betriebseinsatz sein.





Wagen-Nr. ab 1967	40509435612	40509435613	40509435614	40509435615	40509435616
Wagen-Nr. von 1951 bis 1967[1]	84-31-30	84-31-31	84-31-32	84-31-33	84-31-34
Nutzlänge	8,0 m	8,0 m	8,0 m	8,0 m	8,0 m
Breite Vorlegebalken	2,3 m	2,3 m	2,3 m	2,37 m	2,3 m
Achsstand	5,4 m	5,4 m	5,4 m	5,4 m	5,4 m
Masse	2)	7290 kg	9600 kg	9300 kg	7290 kg
Lademasse	22,8 t	24,0 t	22,8 t	22,8 t	24,0 t
Tragfähigkeit	24,0 t	25,0 t	24,0 t	24,0 t	25,2 t
Handbremsart	Hebel	Spindel	Spindel	Spindel	Spindel
Radsätze	Rollenl.	Gleitl.	Rollenl.	Gleitl.	Gleitl.
LüP	9,98 m	9,94 m	9,94 m	9,92 m	10,7 m

1 Dienstgüterwagen erhielten ab 1951 die Gattungsnummern 80 bis 96, die erste Ziffer der Ordnungsnummer, z.B. 84-31-33, bedeutete die Zuordnung zur jeweiligen Rbd (3 ≙ Rbd Dresden).
2 Leermasse > 9000kg, Wagen wird noch gewogen..

1 Der IV-K-Loktransportwagen 4050943 5612

2 Wagen 4050943 5614 mit der in zur Lokeinsatzstelle Mügeln gehörenden 99 1564 vor Abfahrt nach Oschatz in Görlitz.

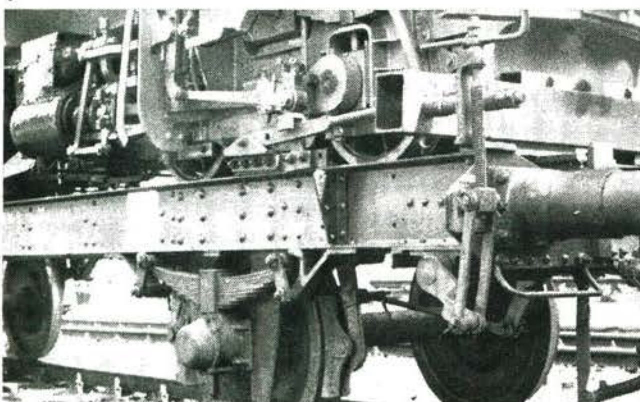
3 Spindelbremse am Wagen 4050943 5614

4 Hebelbremse am Wagen 4050943 5612

5 Der sonst nur für den Transport von IV-K-Lokomotiven genutzte Wagen 40 50943 5613 wurde Ende 1983 zweckentfremdet genutzt. Obwohl mit einem 750-mm-spurigen Gleis ausgerüstet, ist auf diesem Fahrzeug die Lok 04 (600-mm-Spur) der Pioniereisenbahn Cottbus (Krauss 1895/3311) von Cottbus in das Raw „DSF" Görlitz transportiert worden. Das Foto entstand am 7. November 1983 in Görlitz

Fotos: Verfasser

3



4



5

99 1775 und 99 6001 einmal anders

Nunmehr ist sie komplett, die Serie Sonderbriefmarken „Schmalspurbahnen der DDR". Mit den beiden für den 20. März angekündigten Zusammendrucken erscheinen die letzten der insgesamt 16 Motive.
Diesmal werden die sächsische Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal und die Selketalbahn (1000 mm) auf Markenbildern gezeigt. Auf dem 30-Pf-Wert ist die 99 1775 dargestellt; der 40-Pf-Wert erinnert an die 99 6001. Wie schon auf den vorangegangenen Emissionen ordnete der Markenschöpfer Detlef Glinski, Berlin, im Zwischenfeld neben touristischen Sehenswürdigkeiten die Streckenskizzen an.
aw

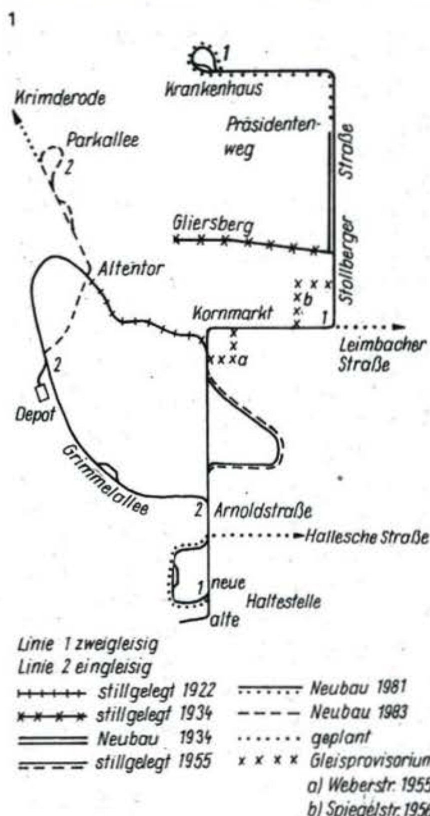




Winfried Schwarzbach und
Jürgen Meyer, Nordhausen

Die Straßenbahn der Stadt Nordhausen

1



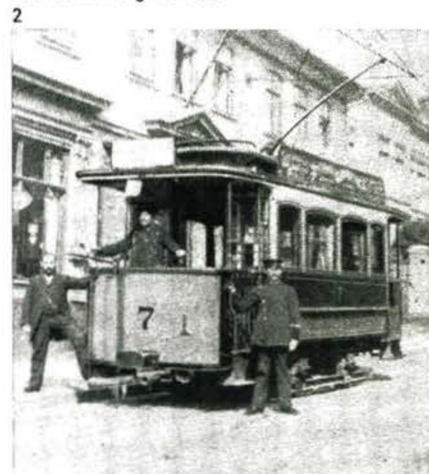
1 Streckennetz der Nordhausener Straßenbahn. Zeichnung: Verfasser

2 Triebwagen 7 vor dem ersten Weltkrieg. Dieses Fahrzeug wurde im Jahre 1900 von der Waggonfabrik Hannover mit 12 weiteren Wagen nach Nordhausen geliefert.
Foto: Sammlung W. Schreiner, Leipzig

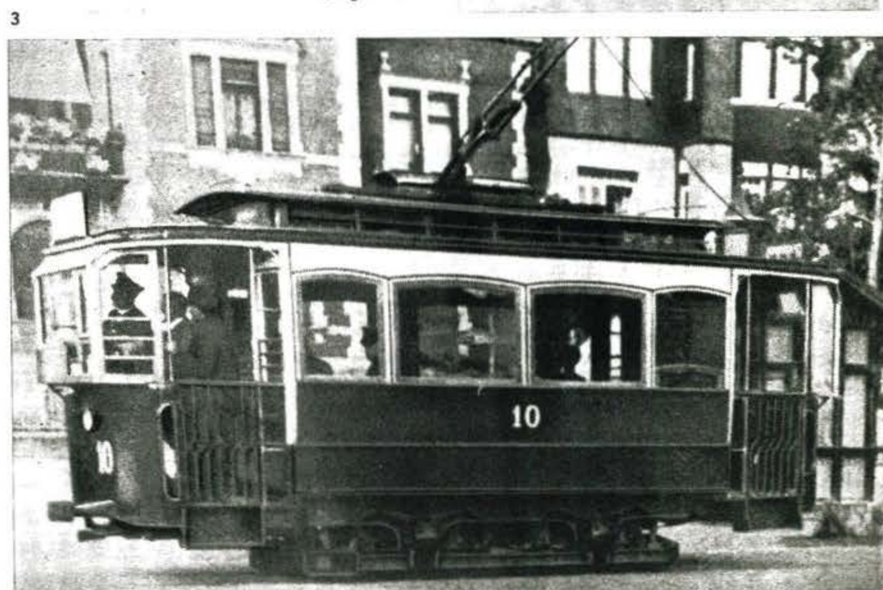
3 Triebwagen 10 nach Verglasung der Stirnseiten und der Umrüstung mit einem Lyrastromabnehmer Mitte der 20er Jahre.
Foto: Sammlung W. Schreiner, Leipzig

4 Triebwagen 29 in den 60er Jahren an der Haltestelle Arnoldstraße.
Foto: Sammlung Verfasser

2



3



Nordhausen am Harz war schon seit Jahrhunderten ein bedeutender Schnittpunkt wichtiger Handelswege. Von Süddeutschland führten sie in Richtung Norden über oder um den Harz herum. Nachdem die Eisenbahnlinien Nordhausen erreicht hatten und das Straßennetz weiter und besser ausgebaut worden war, vergrößerte sich die Industrie und somit auch die Stadt. Aufgrund der Höhenunterschiede zwischen der Unter- und Oberstadt von etwa 70 m entstand zunehmend ein innerstädtischer Verkehr. Pferdedroschken und Dienstmänner konnten ihn bald nicht mehr bewältigen.

Vorgeschichte

Um 1890 beschäftigten sich die Stadtväter von Nordhausen erstmalig mit dem Projekt einer Straßenbahn. Am 30. April 1892 erteilte der Magistrat von Nordhausen dem Kaufmann Eduard Cossel die Genehmigung, erste Projektierungsarbeiten auszuführen. Im gleichen Jahr wurden Abordnungen nach Halle und Dresden geschickt, um an Ort und Stelle die Betriebsführung und technischen Einrichtungen der dortigen Unternehmen zu studieren.

Der inzwischen ausgearbeitete Plan wurde 1894 abgelehnt, da die Stadt durch den geplanten Eisenbahnbau von Nordhausen nach Wernigerode und dem dabei vorgesehenen „Tramwayverkehr Nordhausen–Ilfeld" eine Konkurrenz befürchtete. Außerdem dachte man, daß die Straßenbahn ein Fehlschlag werden würde, da Nordhausen damals erst 28 000 Einwohner hatte. Und dennoch wurde über das neue Verkehrsmittel in öffentlichen Versammlungen und in der Zeitung tüchtig diskutiert.

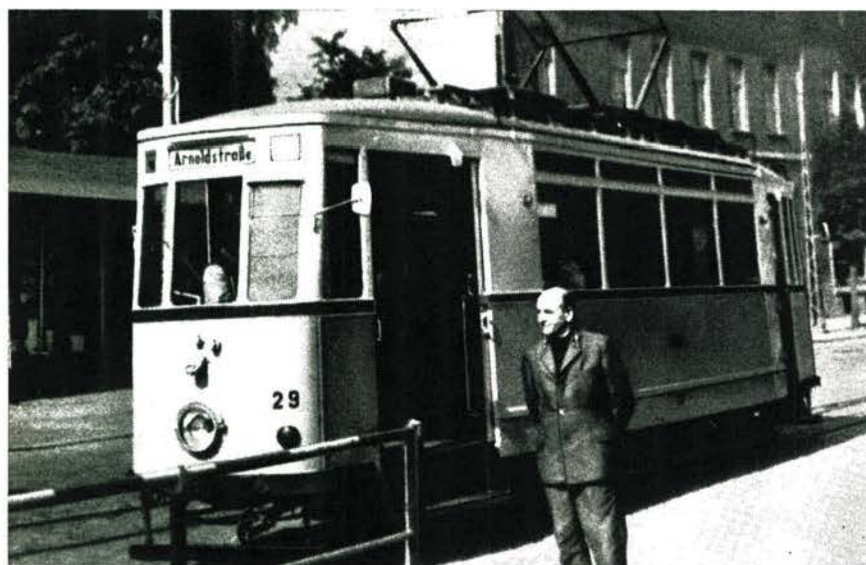
Schließlich stand am 9. November 1897 in einer Stadtverordnetenversammlung wiederum der Bau einer Straßenbahn und eines Elektrizitätswerks zur Debatte. Ein knappes Jahr später, im Oktober 1898, wurde mit der Firma Schukkert & Co. Nürnberg ein Vertrag abgeschlossen, der den Bau einer Straßenbahn und des dazugehörigen Elektrizitätswerks beinhaltete. Durch den Erfurter Regierungspräsidenten und Vertreter der Firma Schuckert & Co. Nürnberg erfolgte am 12. Juli 1899 eine Projektprüfung im Nordhäuser Rathaus. Drei Wochen später, am 3. August 1899, erhielt die Firma Schuckert & Co. die Genehmigungsurkunde.

Die ersten vier Jahrzehnte

Am 23. August 1900 fand die landespolizeiliche Abnahme der Bahnanlage statt. Zwei Tage später wurde die „Weiße" Linie vom Bahnhof über Kornmarkt, Stolberger Straße zum Gehege eröffnet. Ab 27. August 1900 fuhren dann auch die „Rote" Linie vom Bahnhof über Kornmarkt, Altentor, Grimmelallee (Leninallee) zurück zum Bahnhof sowie die „Grüne" Linie in umgekehrter Richtung. Die „Weiße" und die „Rote" verkehrten alle 10 Minuten, die „Grüne" alle 20 Minuten.

Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich infolge der bergigen Stadtlage gut, da viele Einwohner nun schneller ihre Ziele erreichten. 1903 beförderten die vorhandenen dreizehn Triebwagen

500 000 Fahrgäste, 1912 waren es bereits 700 000 Fahrgäste bei immerhin nur 35 000 -Einwohnern. 1919 benutzten schließlich 1,2 Mill. Personen das beliebte Nahverkehrsmittel. Der Fahrpreis betrug 10 Pfennige, die in einen Zahlkasten auf der vorderen Plattform unter Aufsicht des Fahrers zu werfen waren. 1920 kaufte die Stadt den Straßenbahnbetrieb und das Elektrizitätswerk für 3,25 Mill. Mark.
Durch die Inflation bedingt, konnte jedoch die Stillegung des Streckenabschnitts Altentor – Kranichstraße – Kornmarkt ab 29. Januar 1922 nicht verhindert werden. Diese Strecke stellte schon seit ihrer Inbetriebnahme ein Problem dar. In den engen Straßen war es Fuhrwerken kaum möglich, der Straßenbahn auszuweichen. Die Inhaber der an der Strecke gelegenen Geschäfte legten zunächst Protest gegen die Stillegung ein, da ein Rückgang der Verkaufsgeschäfte befürchtet wurde.
In den Jahren 1924/25 kam es zu verschiedenen Gleiserneuerungsarbeiten. Aufgrund größerer Verschleißerscheinungen waren an den Triebwagen



4

ebenfalls umfangreiche Instandhaltungsarbeiten erforderlich. Gleichzeitig erfolgte das Verglasen der Plattformen. Im Jahre 1930 wurde die Grimmelallee umgebaut, und von der Haltestelle Sandstraße bis zum Depot erhielt die Strecke einen eigenen Bahnkörper. 1933 wechselte man die Stangenstromabnehmer gegen Lyrastromabnehmer aus. Am 8. Juli 1934 erfolgte die Inbetriebnahme des Abschnitts vom heutigen August-Bebel-Platz zur jetzigen Naumannstraße.
Vom 3. zum 4. April 1945 wurde Nordhausen durch angloamerikansiche Bombenangriffe zu fast 75 % zerstört. Dadurch kam auch der gesamte Straßenbahnverkehr zum Erliegen. Von 5,9 km Streckenlänge waren nur noch 900 m befahrbar. Von den 8 Triebwagen war keiner mehr einsatzfähig.

Entwicklung nach dem zweiten Weltkrieg

Am 2. September 1945 konnte der erste Streckenabschnitt vom Altentor zum Bahnhof wieder in Betrieb genommen werden. Ab 2. Juni 1946 fuhren die Bahnen wieder auf der gesamten Oberstadtlinie. Am 1. April 1949 wurden die Stadtwerke in das Kommunale Wirtschaftsunternehmen Nordhausen (KWU) integriert. Mit der Auflösung des KWU im Jahre 1951 entstand der VEB Verkehrsbetriebe.
In den folgenden Jahren wurde das Streckennetz der Straßenbahn weiter ausgebaut und modernisiert. So baute man die Strecke im Bereich der Rautenstraße von 1951 bis 1953 zweigleisig aus. In diesem Zusammenhang erfolgte der Abbau des Streckenabschnitts „Vor dem Vogel". 1955 erhielt der Abschnitt Kornmarkt – Töpferstraße – Käthe-Kollwitz-Straße (0,4 km) ebenfalls ein zweites Gleis. 1956 wurde der letzte Teil von der Käthe-Kollwitz-Straße zum Bebelplatz ebenfalls zweigleisig umgestaltet. Danach war es ab 1957 möglich, den 7½-Minuten-Verkehr auf der Oberstadtlinie aufzunehmen.
Im Jahre 1964 wurde der OS-Betrieb (schaffnerlos) eingeführt. Vier Jahre später konnte zur wesentlichen Verbesserung der Stromversorgung ein neues Bahnstromunterwerk in Betrieb genommen werden. Seit 1979 erfolgt auf Beschluß des Rates des Bezirks Erfurt der weitere Ausbau des bestehenden Streckennetzes, womit dieser umweltfreundliche Verkehrsträger eine neue Perspektive erhielt.
Am 6. Oktober 1982 wurde die neue Linie 1 zwischen Bahnhof – hier entstand eine Blockumfahrt als Wendeschleife – und Oberstadt bzw. Krankenhaus, zu der eine 600 m lange zweigleisige Neubaustrecke gehört, eröffnet.
Seit dem 21. Dezember 1983 verkehrt die Linie 2 auf der neu erbauten 700 m langen Strecke Altentor – Arnoldstraße bis zur neuen Endstation Parkallee mit Wendeschleife.
Um die 1981 aus Erfurt übernommenen Gelenkwagen abstellen und reparieren zu können, erfolgten in den letzten Jahren umfangreiche Bauarbeiten im Betriebshof. So entstanden u. a. eine Wendeschleife, neue Abstellgleise und für die Instandhaltung der Gelenkwagen erforderliche Arbeitsgruben mit Hebestand.
In den nächsten Jahren ist der weitere Ausbau des Streckennetzes, zu dem auch eine weitere Neubaustrecke gehören wird, vorgesehen.

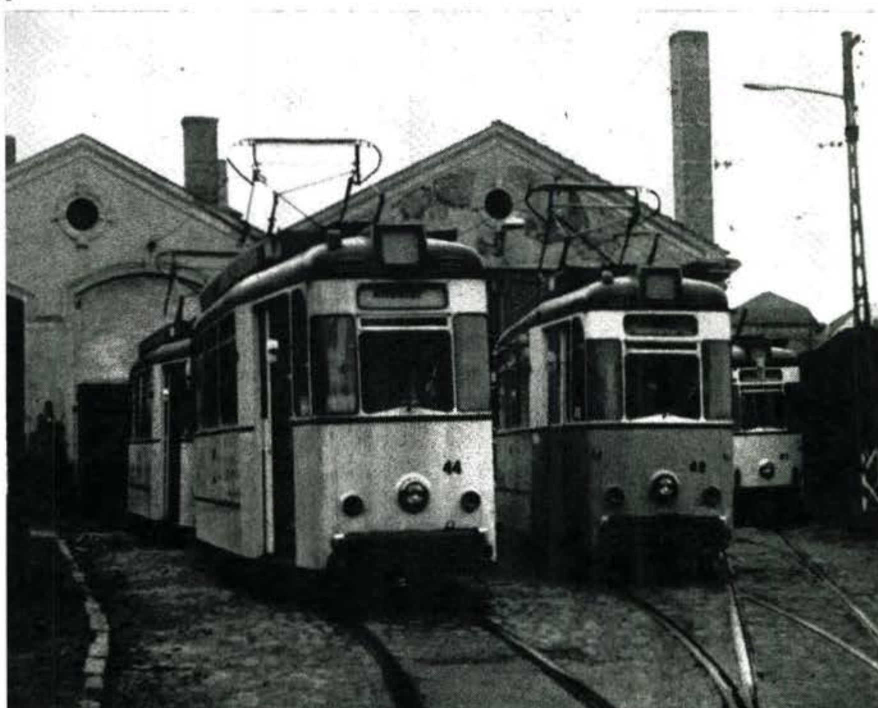
Fahrzeugpark

Zur Inbetriebnahme wurden 13 Triebwagen von der Waggonfabrik Hannover beschafft; die elektrische Ausrüstung stammte von den Siemens-Schuckert-Werken (SSW) Berlin. Diese Fahrzeuge verfügten über 16 Sitz- und 12 Stehplätze.
Für die Neubaustrecke in der Stolberger Straße durften 1934 nach heftigen Debatten zwischen Stadt und Straßenbahnverwaltung schließlich 8 neue Triebwagen beschafft werden. Sie wurden von der Wismarer Waggonfabrik geliefert. Die elektrische Ausrüstung, zu der zwei 24 kW starke Motoren gehörten, lieferten wiederum die SSW.
1951 erhielt Nordhausen den ersten Neubauwagen des Typs T 50 vom Waggonbau Werdau (Betriebsnummer 30). 1959 kam mit der Betriebsnummer 40 ein Triebwagen des Typs T 57 mit 87 Plätzen zum Einsatz. Dieser Wagen verfügte über eine elektrische Türschließeinrichtung, eine Sprechanlage sowie gepolsterte Sitze im Fahrgastraum. Die Triebwagen 30 und 40 waren die einzigen Neuanschaffungen nach 1945. Alle anderen Fahrzeuge wurden von anderen Straßenbahnbetrieben übernommen (siehe Tabelle).
Mit dem Bau der neuen Wendeschleifen am Bahnhof und am Krankenhaus wurden die Voraussetzungen geschaffen, um auch in Nordhausen Einrichtungsfahrzeuge einsetzen zu können.

5



6



Wagenpark der Straßenbahn Nordhausen:

Wagen-Nr.	Baujahr	Hersteller	Typ	Umsetzungen bzw. Aussonderungen
1–13	1900	Waggonfabrik Hannover		alle Tw 1934 a., z. Teil verkauft Tw 12 1934 n. Mühlhausen dort Tw 12
21–28	1934	Waggonfabrik Wismar		Tw27 1967a, Tw21, 26 1969a, Tw22, 24 1970a, Tw23 1970 A-T. Tw25, 28 1972a
29	1938	Waggonfabrik Gotha		1965 ex Erfurt Tw86, 1967a
29[II]	1943	Waggonfabrik Gotha		1967 ex Erfurt Tw115, 1971a
3[II]	1912	Waggonfabrik Gotha		1955 ex Gotha Tw3, 1960a
30	1951	VEB Waggonbau Werdau	ET50	1978 abgest., 1979a
31[1]	1951	VEB Waggonbau Werdau	ET50	1967 ex Gotha Tw34, 1981 n. Naumburg 24
40[1]	1959	VEB Waggonbau Gotha	T57	
41[1]	1959	VEB Waggonbau Gotha	T57	1968 ex Halle Tw524
42[1]	1957	VEB Waggonbau Gotha	T57	1969 ex Gera Tw149[II] ex Stralsund Tw14
43[1]	1958	VEB Waggonbau Gotha	T57	1969 ex Gera Tw143
44[1]	1959	VEB Waggonbau Gotha	T57	1970 ex Gera Tw144
45[1]	1958	VEB Waggonbau Gotha	T57	1970 ex Gera Tw141
46[1]	1959	VEB Waggonbau Gotha	T57	1971 ex Gera Tw145
47[1]	1960	VEB Waggonbau Gotha	T57	1972 ex Gera Tw148, 1981 n. Naumburg Tw30
48	1960	VEB Waggonbau Gotha	T57	1972 ex Gera Tw151, 1983 n. Görlitz
51	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw160
52	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw166
53	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw156
54	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw161
55	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw167
56	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw152
	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw157 noch abgestellt
58	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw158
	1962	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw159 noch abgestellt
	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	z.Z. noch in Erfurt G-Tw 155
62	1963	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw164
	1961	VEB Waggonbau Gotha	G4/59	1981 ex Erfurt G-Tw154

Anläßlich der 75-Jahrfeier war vom 12. August 1975 bis 22. September 1975 der historische Tw29 der Geraer Straßenbahn in Nordhausen im Einsatz.

Legende:

1 von 1970 bis 1975 Generalinstandsetzung im Raw Schöneweide erhalten

A-T – Arbeitstriebwagen
a – Ausmusterung
Tw – Triebwagen
G-Tw – Gelenktriebwagen

5 Eröffnungskonvoi am 6. Oktober 1981 anläßlich der Inbetriebnahme einer Streckenverlängerung der Linie 1 mit dem Arbeitstriebwagen 23, der zu besonderen Anlässen auch als Traditionsfahrzeug genutzt wird.
Foto: V. Vondran, Gera

6 Bild in den Betriebshof der Nordhausener Straßenbahn. Die Aufnahme entstand 1982.
Foto: Verfasser

7 und 8 Diese Fotos vom historischen Triebwagen 29 der Geraer Straßenbahn entstanden in Nordhausen. Anläßlich des 75jährigen Bestehens der Nordhausener Straßenbahn kam dieser Wagen mit Geraer Personal hier zum Einsatz.
Foto: V. Vondran, Gera

9 Der Triebwagen 23 ist das letzte noch vorhandene Vorkriegsfahrzeug in Nordhausen.
Foto: V. Vondran, Gera (1975)

10 Zwei LOWA-Triebwagen gab es in Nordhausen. Während der eine (Tw30, siehe Bild) 1951 direkt nach Nordhausen kam und schließlich 1979 verschrottet wurde, spielte der andere 1967 von Gotha übernommene nur eine Gastrolle. Ihn erhielt 1981 die Naumburger Straßenbahn.
Foto: V. Vondran, Gera (1975)

11 Der Triebwagen 40 ist eines der beiden Fahrzeuge, die nach dem zweiten Weltkrieg direkt ab Herstellerwerk nach Nordhausen kamen. Alle anderen in dieser Stadt eingesetzten Straßenbahnen wurden von anderen Verkehrsbetrieben gebraucht übernommen.
Foto: P. Dargel, Berlin

12 Heute prägen die aus Erfurt übernommenen Gotha-Gelenkzüge das Bild auf den Strecken der Nordhausener Straßenbahn. Dieser mit der Nr. 55 bezeichnete Wagen wurde 1981 aus Erfurt übernommen, wo u. a. auch er durch den verstärkten Einsatz von KT4D-Fahrzeugen entbehrt werden konnte.
Foto: P. Dargel, Berlin

mosaik

7



8



9



10



11



12



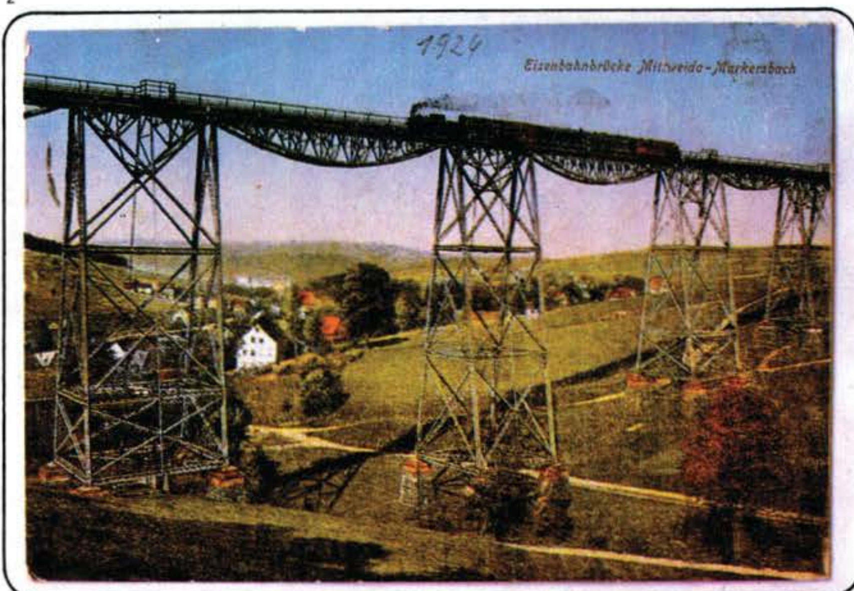
Vergangenes in Farbe

1



Ab und zu gelangt der historisch interessierte Eisenbahnfreund in den Besitz von alten Postkarten. Schon vor mehr als einem Jahrhundert wurden unzählige Postkarten mit Eisenbahnmotiven angeboten. Schließlich war die Dampfbahn der Verkehrsträger, mit dem man am schnellsten das Reiseziel erreichte. Und da damals das Reisen keinesfalls so selbstverständlich wie heute war, wurde die Bahnfahrt eines der aufregendsten Erlebnisse, so daß vielfach ein Gruß nach Hause auf einer Postkarte mit dem Motiv „Eisenbahn“ ging.
Thomas Böttger aus Karl-Marx-Stadt schickte uns einige Repros von – sogar – colorierten Postkarten, wie sie in den ersten beiden Jahrzehnten unseres Jahrhunderts üblich waren. Der Abdruck in unserer Zeitschrift ist jedoch erst nach dem Herstellen von Diavorlagen im Format 6 x 6 möglich.
Sollten auch Sie, liebe Leser, im Besitz solcher Farbpostkarten sein, dann schicken Sie sie uns doch einmal zu. Wir überprüfen dann, ob auch davon Farbdias, die für einen Abdruck im „me“ geeignet sind, hergestellt werden können.

2



3



1 Anlagen des ehemaligen Bahnhofs Chemnitz, aus Richtung Südosten gesehen, um 1910. Die auf diesem Bild zu sehende Bahnhofshalle wurde während des zweiten Weltkrieges stark beschädigt. Bevor in den 70er Jahren eine neue Überdachung entstand, mußte die alte Stahlkonstruktion abgebaut werden. In dem am linken Rand des Fotos vorhandenen Gebäude, das im zweiten Weltkrieg nicht zerstört wurde, ist heute ein Teil des Reichsbahnamtes Karl-Marx-Stadt untergebracht.

2 1925 wurde diese Aufnahme von Wilhelm Vogel aus Schwarzenberg verlegt. Das Motiv zeigt den Eisenbahnviadukt Mittweida-Markersbach. Fährt man heute mit dem Zug von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg, wird auch dieses Bauwerk überquert.

3 Ebenfalls Wilhelm Vogel gab um die gleiche Zeit diese Postkarte heraus. Hier ist der damalige Bahnhof Warmbad im Zschopautal zu sehen. Er liegt an der heutigen Strecke Flöha–Bärenstein. In diesem Bahnhof hält jetzt sogar täglich zweimal ein Eilzug, der von Leipzig nach Cranzahl und zurück verkehrt.

Repros: T. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Lok-einsätze

Bw Görlitz
Mitte Oktober 1983 wurden die letzten beiden Görlitzer Schnellzugdampfloks 03 2095 und 03 2096 nach Leipzig bzw. Zittau zur Verschrottung überführt. Zum Bestand dieses Bw gehören z.Z.: 44 2300, 50 0006, 50 0072, 50 8003, 52 8014, 52 8051, 52 8057, 52 8069, 52 8110, 52 8125 und 52 8191. Möglicherweise die derzeit einzige ölgefeuerte Lok der DR im Betriebseinsatz ist z.Z. in Görlitz zu sehen. Sie wird mit Heizteer betrieben und dient dem Vorheizen von Reisezügen. In der Regel wird für diese Zwecke die 50 0072 genutzt, die übrigens die letzte von der DR auf Ölhauptfeuerung umgerüstete Reko-50er ist. An Auswaschtagen erfolgt der Einsatz der 50 0006. Im Bereich des Bw Görlitz sind außerdem die 50 0003, 50 0031 und 50 0037 abgestellt. Im Bahnhof Hagenwerder (b. Görlitz) findet täglich gegen 13.00Uhr ein Dampfloktreffen statt. Gegen 12.30Uhr trifft hier eine Görlitzer 52.8 mit einem Nahgüterzug ein. Auf Gleis 5 steht der Kohlenzug nach Hirschfelde, mit zwei Loks der BR 52.8 vom Bw Zittau, er fährt um 13.26Uhr nach Ankunft des P 16806 ab, der ebenfalls planmäßig von einer Zittauer 52er gezogen wird.
Re. (Ende Dezember 1983)

Ebenfalls mit einer Lok der BR 52.8 des Bw Görlitz sind folgende Nahgüterzüge bespannt: Weißwasser ab 10.50Uhr, Spremberg an 11.10Uhr; Spremberg ab 11.40Uhr bis Betriebsbahnhof Graustein Ankunft in Spremberg 12.15Uhr (nur Mo bis Sa), Spremberg ab 14.10Uhr nach Weißwasser (Mo bis Fr mit Postwagen, So ab 13.00Uhr).
Lo. (Anfang Januar 1984)

Bw Altenburg
Zum Bestand dieses Bw gehören u.a. folgende Dampfloks: 52 1538, 52 6404, 52 8033, 52 8114 und 52 8175. Planmäßig ist jedoch nur eine Lok im Einsatz. Alle anderen Maschinen dienen Heiz- bzw. Reservezwecken. Folgende Güterzüge werden mit Loks der BR52 gefahren: ab Altenburg (Alg) 7.40Uhr, an Beiern Langenleuba (sonntags nur bis Ehrenhain) 10.30Uhr; ab Beiern Langenleuba 11.00Uhr, an Alg 13.00Uhr; ab Alg 14.00Uhr an Treben Lehma 14.20Uhr; ab Treben Lehma 15.30Uhr an Alg 15.50Uhr. Außerdem verkehren auf der KBS550 sonnabends die Personenzüge 9071 und 9072 sowie auf der KBS507 sonntags bis donnerstags der P15611 mit der BR52.
Fi. (Anfang Januar 1984)


Die letzte in Betrieb befindliche und auf Ölfeuerung umgebaute 50.0 der DR! Die Aufnahme entstand am 13. Dezember 1983 in Görlitz
Foto: W. Rettig, Görlitz


Noch im Dezember 1982 standen die einst stolzen Renner aufgereiht am Güterboden des Görlitzer Bahnhofs. V.l.n.r.: 032096, 032095, 032278, 032265 und 032150. Lediglich die Tender sowie die Marcotty-Feuertüren wurden noch weiter verwendet!
Foto: W. Rettig, Görlitz

Bw Rostock
Gegenüber dem im Heft 12/83 des „me" veröffentlichten Angaben gibt es inzwischen einige Änderungen:
Eingesetzt werden täglich die Loks 50 3534, 50 3538, und 50 3691.
1. Lok Ergänzung zur Veröffentlichung im „me" 12/83: Lok bleibt zum Vorheizen in Warnemünde; zusätzlich: (Mo–Fr) ab 16.07Uhr P13237 S-Bahn nach Rostock Hbf (danach Lz ins Bw Rostock); ab 17.30Uhr Lzz Bw nach Gbf Bw Rostock; ab 14.15Uhr Lzz Bw nach Gbf Rostock Altstadt; ab 15.08Uhr Güterzug nach Ribnitz, mit Halt in Bentwisch bis 16.00Uhr und Gelbensande; ab 19.00Uhr Ribnitz nach Gbf Rostock Überseehafen (Lz ins Bw Rostock).
3. Lok Von 7.00Uhr bis 16.30Uhr vor den Bauzug zwischen Rostock Hbf und Warnemünde im Einsatz.
Mei. (Mitte Januar 1984)

Rostock Altstadt; ab 18.29Uhr Güterzug nach Warnemünde Werft an 19.35Uhr (Halt in Rostock-Bramow von 18.45 bis 19.10Uhr). Dieser Zug wird mit der 50 3665 des Bw Wismar bis Rostock Hbf nachgeschoben! Rückfahrt erfolgt nach Bedarf zum Hbf Rostock.
2. Lok ab 4.00Uhr von Rostock Gbf Altstadt nach Groß Schwaß (Kohlenzug); ab 7.00Uhr Lzz Bw nach Gbf Rostock Altstadt; ab 7.45Uhr Gbf Rostock Altstadt nach Sanitz und Tessin (an 9.47Uhr); ab Tessin 10.53Uhr über Sanitz nach Rostock (an ca. 13.00Uhr); ab 13.10Uhr Lz ins

Est Rathenow
Zu den im „me" 2/84 veröffentlichten Angaben folgende Ergänzungen:
Die seit einigen Wochen in Rathenow beheimatete 50 3702, die hier die 50 3682 ablöste, war bis Oktober 1983 in Ketzin als Heizlok eingesetzt, wurde anschließend im Raw Meiningen einer Revision unterzogen und danach zum Bw Stendal überführt.
Vor folgenden Zügen ist diese Lok z.Z. anzutreffen: 11.30Uhr ab Rathenow nach Stendal mit Güterzug; gegen 16.00 Uhr an Rathenow aus Richtung Stendal mit Güterzug; ab 19.18 Uhr mit P 19239 bis Rathenow (hier Lokwechsel, P 19239 wird von BR 110 übernommen). Zwischen 21.00 Uhr und 10.00 Uhr fungiert die 50 3702 als Heizlok bzw. steht für Bedarfs- und Übergabefahrten zur Verfügung.
Spe. (Anfang Februar 1984)

01 1531
Die auf Rostfeuerung umgebaute 01 1531 wurde kürzlich dem historischen Triebfahrzeugpark zugeordnet und ist im Bereich der Rbd Erfurt stationiert.
Dre.

Bw Wernigerode-Westerntor
Der ausschließlich im Raw „DSF" Görlitz vorgenommene Umbau der Harzquerbahnlokomotiven auf Rostfeuerung wurde kürzlich abgeschlossen. Hier die Rückbaudaten:
99 7231 6/83, 99 7232 11/82, 99 7233 12/83, 99 7234 9/83, 99 7235 7/83, 99 7236 5/83, 99 7237 10/83, 99 7238 3/83, 99 7239 8/83, 99 7240 4/83, 99 7241 1/84, 99 7242 2/84, 99 7243 12/82, 99 7244 1/84, 99 7245 6/83; 99 7246 11/83 und 99 7247 4/83.
Re. (Mitte Februar 1984)

Vorschau
Im Heft 4/84 bringen wir u.a.:
Die Baureihe 58.3 des Bw Glauchau;
Aus der Geschichte der ehemaligen Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn;
Auf der Spur einer rumänischen Waldbahn;
Geschichte der Modellbahnen großer Spurweiten.

Dipl.-Ing. Stanislav Hendrych,
Dondleby nad Orlicí (ČSSR)

Ehemalige Rübenbahnen in der ČSSR

Zahlreiche Schmalspurbahnen des In- und Auslands, die dem öffentlichen Reise- und Güterverkehr dienen oder dienten, wurden in den zurückliegenden Jahren in unserer Zeitschrift vorgestellt. Unabhängig davon gab es aber überall in Europa eine mindestens ebenso große Anzahl interessanter schmalspuriger Werkbahnen, die meist unbekannt blieben. Daher ist es heute außerordentlich schwer, die Geschichte solcher Bahnen zu erforschen, was übrigens auch unsere bisher veröffentlichte Serie „Werklokomotiven" bewiesen hat.
Stanislav Hendrych beschreibt im folgenden Beitrag einige Rübenbahnen, die auf dem Gebiet der heutigen ČSSR existierten. Und sollten Sie sich, liebe Leser, mit der Geschichte interessanter Werkbahnen beschäftigen, schreiben Sie uns. Beiträge über dieses Thema sind jederzeit gefragt.

Ende des vorigen Jahrhunderts gelang es insbesondere der mittelböhmischen Zuckerindustrie, neue Absatzmöglichkeiten auf dem Weltmarkt zu erobern. In relativ kurzer Zeit wurden daher zur Produktionssteigerung moderne Verarbeitungsanlagen eingeführt.
Gleichzeitig entstanden betriebseigene Schmalspurbahnen, auf denen hauptsächlich die im landwirtschaftlichen Einzugsbereich der jeweiligen Zuckerfabriken angebauten Rüben in die Betriebe transportiert wurden.
Dadurch konnte die Zufuhr der bisher mit Pferdefuhrwerken herangefahrenen Feldfrüchte beträchtlich gesteigert werden. So entstanden um die Jahrhundertwende jeweils von Kolin, Vlkava, Křinec, Kopidlno, Dymokury und Libněves ausgehende Schmalspurbahnen mit einer Gesamtstreckenlänge von mehr als 130 km.

Die Gemeinsamkeiten

Sämtliche Bahnanlagen, Fahrzeuge und Verwaltungseinrichtungen mußten den altösterreichischen Normen für die Industriebahnen bzw. den von den Eisenbahnabteilungen des Landesausschusses des Königreichs Böhmen herausgegebenen Betriebsbedingungen (nach 1918 den tschechoslowakischen Normen) entsprechen.
Die Bahnen wurden entweder mit einer Spurweite von 600 mm (Dymokury-, Křinec- und Libněvesbahn) oder 760 mm gebaut. Die Minimalradien betrugen 50 m (bei den 600-mm-spurigen Bahnen mitunter 30 m) und die durchschnittlichen Steigungen 4 bis 7 Promille. Zwischen den Tälern und der Hügellandebene gab es einige kurze Abschnitte mit Steigungen bis 24 Promille. Im Gegensatz zu anderen schmalspurigen Werkbahnen – und das kann man noch heute an vielen Stellen der ehemaligen Trassen sehen – wurde der Unterbau sehr massiv in Form von Dämmen, Futter- und Stützmauern ausgeführt.
Die ausschließlich verwendeten Hartholzschwellen lagen in einem Schlacke- oder Sandbett. Ausnahmen gab es bei der Vlkava- und der Dymokurybahn, wo überwiegend Schotter zur Verwendung kam. Die ursprünglichen Schienen hatten eine Masse von 9,2 kg/m oder 12,5 kg/m. Zuletzt überwog der sogenannte i-Typ (23,6 kg/m). Die Streckengeschwindigkeit durfte grundsätzlich nicht 30 km/h überschreiten, auf den Wegübergängen mußte sie auf 5 bis 10 km/h gesenkt werden. Die Kreuzungsgleise waren meist 60 bis 180 m lang, die unterschiedliche Anzahl und Länge der Ladegleise hing vom jeweiligen Verkehrsaufkommen ab. Der größte Durchgangsbahnhof in Hajc verfügte immerhin über vier durchgehende Gleise. Eine sehr interessante Bahnanlage bestand in der Zuckerfabrik Dymokury. Hier war eine Kehrschleife vorhanden, von der weitere Gleise abzweigten. Auf allen größeren Bahnhöfen und in den Zuckerfabriken existierten Gleiswaagen.

1

Der Fahrzeugpark

Leider wurde bisher nur rund die Hälfte aller auf diesen Bahnen eingesetzten Lokomotiven bekannt. Das Verwaltungsarchiv in Vlkava, wo die Unterlagen über

alle mittelböhmischen Rübenbahnen vorhanden waren, brannte 1945 aus. Hinzu kommt, daß neben den Stammloks zur Rübensaison Leihlokomotiven zum Einsatz kamen, über die so gut wie nichts in Erfahrung gebracht werden konnte.

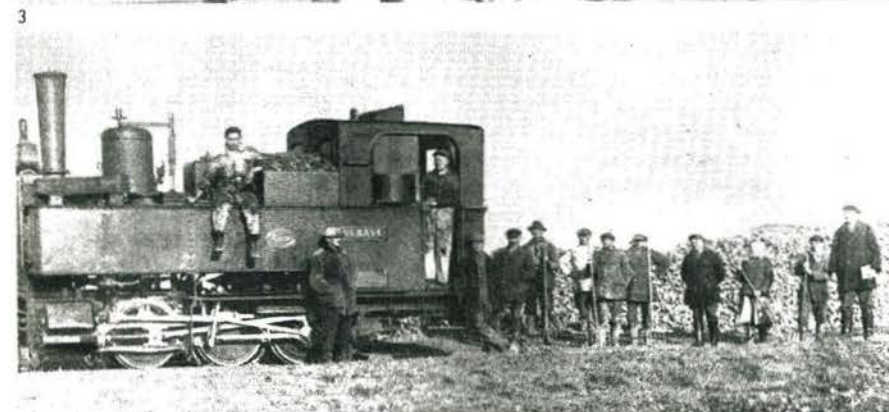
Zu dem außerordentlich vielfältigen Lokomotivpark gehörten überwiegend Zwei- und Dreikuppler, die in der Regel von der Böhmisch-Mährischen Lokomotivfabrik Praha (BMMF), ČDK und Orenstein & Koppel geliefert wurden.

Die Libněves-Bahn verfügte über vier Lokomotiven, zu denen eine zur früheren Heeresfeldbahn der österreichisch-ungarischen Monarchie (KKHB) (Typ R III.b.) und eine Gebus-Maschine gehörten. In Krinec – hier war ein zweiständiger Lokschuppen und eine Umladeanlage von der Regelspur zur Schmalspur vorhanden – kam die von der BMMF im Jahre 1922 mit der Fabrik-Nr. 943 gebaute Lok zum Einsatz. Über weitere dort beheimatete Maschinen ist nichts bekannt. Auf den von Kopidlno ausgehenden Strecken verkehrten ebenfalls BMMF-Loks (936/20, 940/21, 944/22 und 945/22). Über eine andere dort eingesetzte Maschine gibt es keine Angaben. In Dymokury dienten zwei von Orenstein & Koppel gelieferte Loks mit den Namen „KATZE" und „OMA". Letztere entstand 1902 und erhielt die Fabrik-Nr. 1123. Hinzu kamen die BMMF-Maschinen 478/12 (wahrscheinlich nur Leihlokomotive), 785/18 („MARIECHEN"), und die auch von den KKHB stammende 946/23 („AGRARIERE") sowie die ČKD 2008/39, ČKD 2010/39 („MARIE" und „FREDERIKE"), 2599/51 und eine Gebus-Lokomotive.

2



3



1 Die mittelböhmischen Rübenbahnen.

2 Die „KATZE" („Kocka"), gebaut von Orenstein & Koppel auf der Dymokury-Bahn. Die Aufnahme entstand um die Jahrhundertwende.

3 Die Hebewinden gehörten zur Ausrüstung jeder Maschine der Vlkava-Bahn (vorne). Die auf dem Foto zu sehende Lok „VLKAVA" wurde 1898 bei Krauss in Linz gebaut und erhielt die Fabrik-Nr. 4139

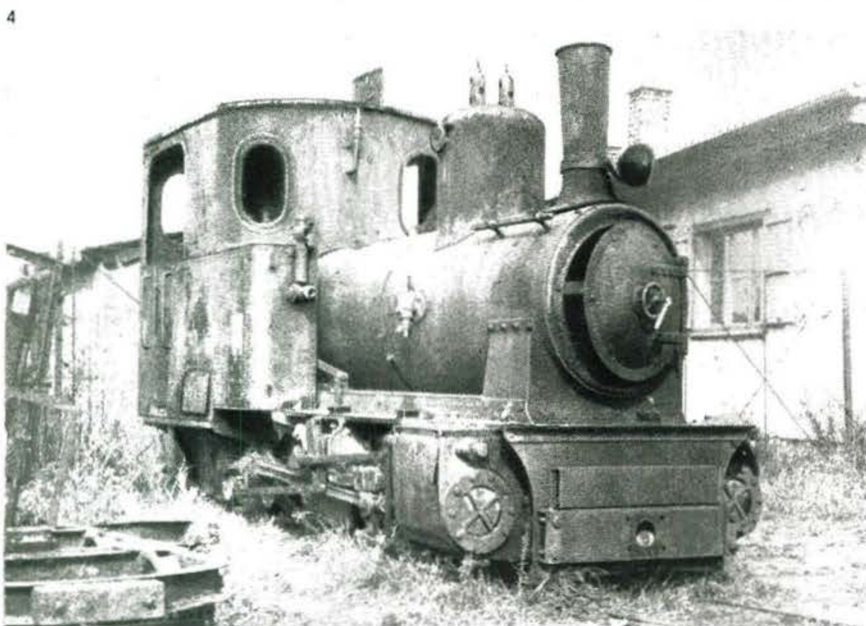
Von den zahlreichen Vlkava-Bahn-Maschinen sind heute nur die Krauss-Loks 4139 und 4140/98 („VLKAVA", „RONOV") und eine von Orenstein & Koppel 1913 gebaute mit der Bezeichnung „STUDCE" bekannt. Eine einzige Schlepptendermaschine war auf der Kolin-Bahn im Einsatz. Neben den von Hand oder durch Treträder angetriebenen Draisinen für zwei bis vier Personen waren Daimler-, Praga- und Jawa-Minor-Draisinen vorhanden. Insgesamt standen über 600 Güterwagen zur Verfügung. Die ersten überwiegend von Orenstein & Koppel und BMMF gelieferten unabgefederten Zweiachser mit einer Eigenmasse von 1,9 t bis 2,1 t (600 mm: 0,9 t bis 1,3 t) und einer Tragfähigkeit von 3,8 t bis 5,5 t (2,6 t bis 3 t) hatten hölzerne Längsträger und Kästen. Nach 1919 wurde der Wagenpark grundlegend erneuert. Die 760-mm-spurigen Bahnen erhielten Vierachser. Die alten zweiachsigen Fahrzeuge baute man teilweise in Vierachser um. Nach Einführung der sogenannten Elfa-Einrichtungen – dabei handelte es sich um eine Entladeeinrichtung durch Druckwasserstrom – wurden Rollenlager und Spiralfedern eingebaut. Viele der Hochbordwagen waren an einer Stirnwand mit einem erhöhten Bremsersitz ausgerüstet.

Fast zu jeder Bahn gehörten einige gedeckte Wagen, Flach- und andere Spezialwagen. Auf der Dymokury- und Libněves-Bahn verwendete man auch Kesselwagen mit einem Rauminhalt bis zu 3 m³. Das darin transportierte Wasser wurde entweder direkt von den Lokomotiven abgepumpt oder zur Versorgung entsprechender Bahnhofsanlagen genutzt. Zum Bestand der Dymokury-Bahn gehörte auch ein mit vier Fenstern an jeder Seite ausgerüsteter Salonwagen unbekannter Herkunft. Weitere Personenwagen bzw. nur mit Sitzbänken ausgerüstete Güterwagen dienten Revisionsfahrten und einem beschränkten Werkverkehr. Jede Bahn hatte unterschiedliche Mittelpuffer und Kupplungseinrichtungen. Besonders interessant waren die paarweise angeordneten Federpuffer an den Lokomotiven und die die Puffer ersetzenden verlängerten Wagenlängsträger bei der Dymokury-Bahn.

Die Betriebsführung

Um einen reibungslosen Rübentransport zu ermöglichen, mußte für jede Kampagne ein neuer Fahrplan erarbeitet werden. Dies war durch den notwendigen Wechsel der Aussaatflächen und der damit wechselnden Belastung der Ladestellen erforderlich.

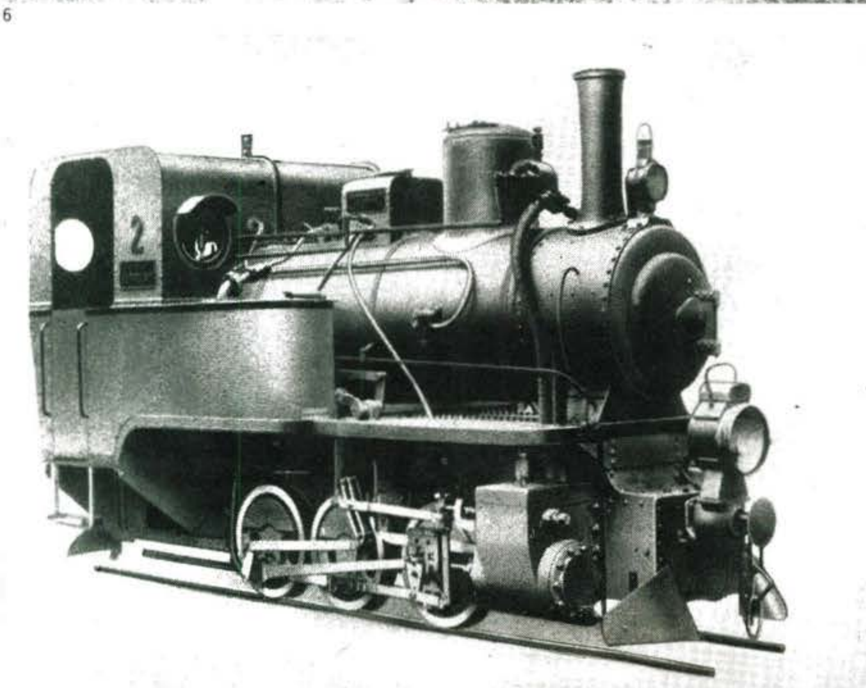
4



5



6



Der Fahrplan galt dann mitunter während des ganzen Jahres, weil neben den Saisontransporten auch Kalkschlamm, Düngemittel, Getreide, Sand, Schotter und Holz für verschiedene Anlieger befördert wurden.
Die Bahnhofsagenten hatten die Pflicht, den Betriebsleiter über den Wagenbedarf des nächsten Tages zu informieren. Erst dann wurde die Anzahl der einzusetzenden Züge festgelegt. Auf den Strecken ohne Fernsprecheinrichtungen notierten alle derartigen Meldungen die Lokomotivführer.
Jede Bahn hatte eigene Betriebsvorschriften. Für den sicheren Zugbetrieb waren die Lokomotivführer verantwortlich, denen auch gleichzeitig das Zugpersonal – es handelte sich durchschnittlich um zwei drei Bremser auf einem 60achsigen Zug – unterstellt wurde.

Die Sicherungstechnik

Auf allen Rübenbahnen waren Hekto- und Kilometersteine, Grenzzeichen, Steigungsanzeiger, Pfeifsäulen und Gleiswaagesignale vorhanden. Weichenschlösser und Gleissperrbalken kamen nur selten zur Anwendung. Ein Formsignal stand vor der Einfahrt in die Zuckerfabrik Vlkava. An der Dymokury-Bahn existierten beiderseitig der Niveaukreuzung mit der regelspurigen Strecke Chlumec nad Cidlinou – Křinec Gleissperren.

Das Ende der Rübenbahnen

Mit den Zuckerfabriken wurden 1945 auch alle Bahnen verstaatlicht. In den 50er Jahren sollten die kleinen Werke durch eine große moderne Fabrik ersetzt werden. In diesem Zusammenhang bestand das Projekt, ein neues 760-mm-spuriges Werkbahnnetz aufzubauen. Doch bevor es dazu kam, wurden die Gütertransporte von Lastkraftwagen übernommen. Noch 1950 beförderte allein die Dymokury-Bahn 97 000 t Güter. Drei Jahre später begann der Abbau der ersten Strecken, und bereits Anfang der 60er Jahre gehörten alle mittelböhmischen Rübenbahnen der Vergangenheit an.

4 Über diese 1967 noch vorhandene Lok der ehemaligen Kolin-Bahn sind keine Herstellerangaben bekannt.

5 Reste eines Vierachsers mit Ferrovia-Untergestellen der Kolin-Bahn unweit der stillgelegten Zuckerfabrik in Kolin im Jahre 1967.

6 Werkfoto der Lokomotive 2 der Kopidlno-Bahn (BMMF 945/1922)

Zeichnung: Verfasser
Fotos 2, 3 und 6: Sammlung Verfasser,
Fotos 4 und 5: Potmesil

Dipl.-Ing. Claus Burghardt (DMV), Dresden

Das gute Beispiel

Wohin mit den Signalen?

Da die Hauptsignale das wichtigste Verständigungsmittel zwischen den örtlichen Betriebseisenbahnern und dem Zugpersonal sind und entscheidende Bedeutung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb haben, werden sie von den meisten Modelleisenbahnern auch sehr exakt nachgestaltet. Dennoch sind hier einerseits bestimmte Kompromisse nötig, andererseits wird aber oft gegen unumstößliche sicherungstechnische Grundsätze verstoßen. Letztere sind meist wenig bekannt, oder es wird auf unzureichende Modelle der Zubehörindustrie zurückgegriffen. Diese Folge soll helfen, mit einfachen Mitteln vorbildgerechte Lösungen zu finden. Alle nachfolgenden Angaben beziehen sich auf den gegenwärtigen Stand. Kompromisse im Modell vor allem bei Abständen und Längen sind notwendig, denn es kann z. B. in H0 wohl niemand einen vorbildgerechten Vorsignalabstand von mindestens 8 m auf der Hauptbahn oder 4,6 m auf der Nebenbahn verwirklichen. Für jede Anlage sollte daher in Abhängigkeit von der Länge der Bahnhofs- und Streckengleisabschnitte ein individueller Längenmaßstab festgelegt werden, mit dessen Hilfe zumindest die *Verhältnisse* zwischen den einzelnen Längen richtig dargestellt werden können. Daß dies durchaus nicht als wesentlicher Abstrich an der Modelltreue zu werten ist, beweist das Betriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden (Nenngröße H0) mit einem exakten Längenmaßstab von 1:200. Allerdings befindet es sich in einem 80 m langen Raum! Für Heimanlagen ist wohl mit 1:2000 (H0) noch nicht die letzte Grenze erreicht. Daher werden hier nur beim Vorbild vorgeschriebene Längen genannt und ihre Umsetzung ins Modell jedem Modelleisenbahner überlassen.

Standorte der Haupt- und Vorsignale

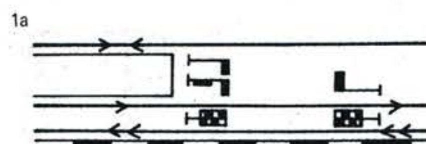
Sie müssen unmittelbar rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis stehen (Signalbrücke). Der seitliche Abstand zur Gleismitte muß mindestens 2,50 m betragen (zwischen Gleisen z. T. 2,20 m, auf Bahnsteigen 3 m). Nur die Hauptsignale dürfen aus Platz- oder Erkennbarkeitsgründen auch links vom Gleis oder weit rechts davon stehen. In beiden Fällen wird das am „eigentlichen" Signalstandort durch eine Schachbrettafel (So 2) angezeigt. Allerdings dürfen dadurch keine Unklarheiten in der Zuordnung entstehen (Abb. 1a und 1b).

Alle Hauptsignale – das betrifft allerdings nicht die Ausfahrsignale an Gleisen, wo keine Durchfahrten zugelassen sind – müssen so aufgestellt sein, daß sie vom Führerstand aus spätestens ab einer Entfernung von 400 m ununterbrochen zu erkennen sind.

Viele „Modellokführer" würden wohl verzweifeln, wenn sie sich mit einem schweren Zug an eines der folgenden Hauptsignale „heranpirschen" müßten, nachdem das Vorsignal in Warnstellung war (Abb. 2a).

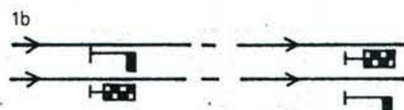
Läßt sich keine ausreichende Sicht erreichen, muß entweder ein Lichtvorsignalwiederholer (Signalbuch § 2 Abs. 7) aufgestellt oder der Signalstandort verlassen werden (z. B. Aufstellung vor Brücken, Tunnelbauwerken und anderen Sichthindernissen). Die Signale können aber auch in Tunnelanlagen mit ausreichendem Querschnitt stehen (Einfahrsignal Bahnhof Oberhof). Dann kann man das Signal auf der Anlage natürlich einsparen. Auf seine Darstellung auf dem Schaltpult und seine Bedienung (ggf. Abschaltabschnitt für Fahrstrom) sollte aber nicht verzichtet werden.

1a



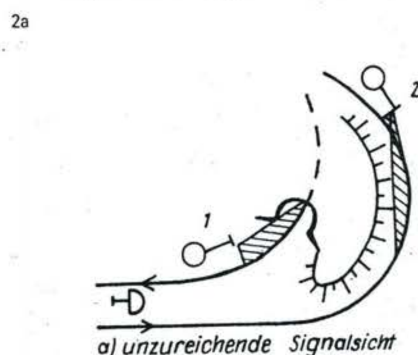
a) mögliche Anordnungen

1b



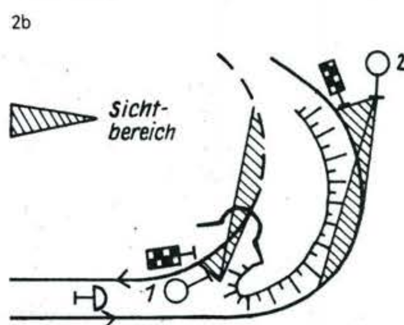
b) unzulässig, wenn beide Gleise in der gleichen Richtung von Zügen befahren werden

2a



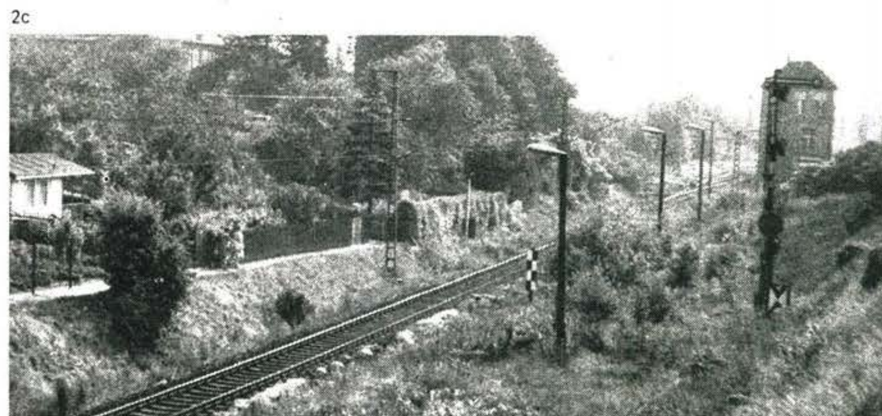
a) unzureichende Signalsicht

2b



b) Eine Verbesserung kann oft bereits durch seitliches Verschieben der Signale erreicht werden.

2c



Aus Sichtbarkeitsgründen nach rechts „gerücktes" Zwischensignal mit Ausfahrvorsignal.

Weiterhin ist jedes Hauptsignal in ausreichender *Entfernung vom maßgebenden Gefahrpunkt* aufzustellen. Dieser Punkt, an dem ein Zug, der das Hauptsignal in Haltstellung überfährt (durchrutscht), zuerst gefährdet werden kann, ist bei Einfahrsignalen

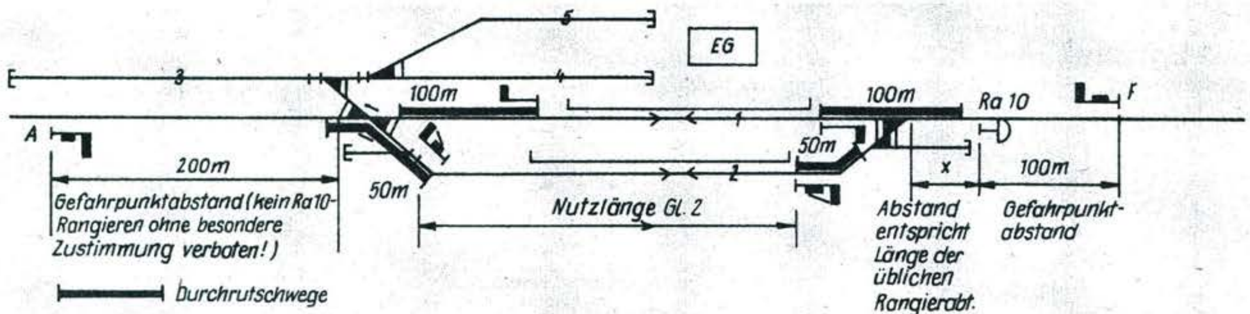
a) die Rangierhalttafel (Ra 10) oder

b) die erste hinter dem Signal im Einfahrgleis liegende Weichenspitze

c) oder das zur ersten (stumpf befahrenen) Weiche oder Kreuzung gehörende

Grenzzeichen. Weitere Möglichkeiten werden nur selten praktiziert. Der Abstand eines Hauptsignals vom Gefahrpunkt muß aber immer mindestens 100m betragen. Diese Entfernung ist auf mindestens 200m zu vergrößern, wenn die Strecke elektrifiziert ist (aus Fahrleitungsgründen), die Streckengeschwindigkeit größer als 100km/h ist, vor dem Einfahrsignal ein Gefälle von mehr als 10 Promille liegt oder der Gefahrpunkt nach c) maßgebend ist.

3



1 – durchgehendes Hauptgleis; 2 – Hauptgleis; 3, 4, 5 – Nebengleise

Hinter jedem Ausfahrsignal ist ein Durchrutschweg vorzusehen, der mindestens 50 m, bei durchgehenden Hauptgleisen 100 m, in bestimmten Fällen auch 200 m beträgt. Durch die entsprechende Wahl des Signalstandortes kann der *Durchrutschweg* gelegt werden.

– in den Abschnitt zwischen Ausfahrsignal und Grenzzeichen bzw. Spitze der nächsten Weiche (auf Kosten der Gleisnutzlänge) oder

– in den anschließenden Weichenbereich (auf Kosten der Flüssigkeit des Betriebsablaufs, denn der Durchrutschweg ist freizuhalten vom Zeitpunkt der Fahrtstellung des Einfahrsignals bis zum Halt des einfahrenden Zuges).

Auf Modelleisenbahnanlagen wird oft der zweite Fall infrage kommen, doch sollte dann der „Fahrdienstleiter" unbedingt die genannten Einschränkungen beachten.

In dem auf Abb. 3 dargestellten Bahnhof dürfen z. B. nur Züge auf Signal A nach Gleis 2 und auf Signal F nach Gleis 1 gleichzeitig einfahren. Bei einer Einfahrt A nach Gleis 1 sind dagegen alle Ein- und Ausfahrten des Gleises 2 gesperrt.

Der *Abstand* zwischen *Vorsignal* und zugehörigem *Hauptsignal* beträgt auf Nebenbahnen im Normalfall 400m, auf Hauptbahnen 700 bzw. 1000m. Ist dabei der Abstand zum zurückgelegenen Hauptsignal kleiner als 300 m, muß das Vorsignal am zurückgelegenen Hauptsignal angeordnet werden. Bei Ausfahrvorsignalen ist dieser Fall sehr häufig zu beobachten. Sie dürfen übrigens die Warnstellung nur verlassen, wenn Ein- *und* Ausfahrsignal sich in Fahrstellung befinden. Ist das zurückgelegene Hauptsignal ein Lichtsignal, so zeigt es die Stellung des folgenden Hauptsignals mit an, wenn der Abstand beider Signale den für die Strecke festgelegten Vorsignalabstand um nicht mehr als 50% überschreitet. Damit entfällt natürlich ein besonderes Vorsignal.

Ein einfacher Bahnhof erhält Signale

In Bahnhöfen werden Hauptsignale als Einfahr-, Ausfahr- und Zwischensignale verwendet. Letztere kommen nur auf größeren und somit aus mehreren Teilen bestehenden Bahnhöfen vor.

Im allgemeinen wird die einheitliche Ausrüstung von Bahnhöfen und Strekken mit Form- oder Lichtsignalen angestrebt. Aus verschiedenen Gründen kommt es dennoch oft – beim Vorbild und auch im Modell – zu Kombinationen. Im nachfolgenden Beispiel (Abb. 4) wird die recht häufige unterschiedliche Ausrüstung der beiden Bahnhofsköpfe dargestellt. Daraus läßt sich ohne weiteres die Signalisierung *nur* mit Form- oder Lichtsignalen ableiten. Weitere übliche Kombinationsmöglichkeiten sind der Einsatz von Einfahrvorsignalen durch Lichtvorsignale sowie der Einfahr- *und* Einfahrvorsignale durch Lichtsignale.

Vorbildwidrig sind dagegen folgende Kombinationen:

– Ankündigung eines Lichthauptsignals durch ein Formvorsignal, wenn es nicht wie Vb,c (siehe Abb. 4) am Standort des zurückgelegenen Formhauptsignals steht,

– einzelne Formsignale unter vorherrschenden Lichtsignalen, z. B. als Einfahrsignal der Nebenbahn in einem Anschlußbahnhof. (Ausnahmen sind sogenannte „Blindsignale", die stets die Haltstellung zeigen.)

– Formhaupt- und Lichtvorsignal (oder umgekehrt) am gleichen Standort.

Je nach Lage des auf Abb. 4 gezeigten Bahnhofs an einer Haupt- oder Nebenbahn sowie nach deren Streckengeschwindigkeit wird der Ausrüstungsgrad mit Signalen unterschiedlich sein, wie der erste Teil der Tabelle zeigt. Auf Nebenbahnen kommt es auch vor, daß Ausfahrsignale oder Vorsignale nur für eine Fahrtrichtung vorhanden sind. Einen Fall gibt es jedoch in der Praxis *nicht,* dafür aber leider noch auf vielen Heimanlagen: Fehlende Einfahrsignale bei vorhandenen Ausfahrsignalen!

Mitunter sind auf den Modelleisenbahnanlagen vollkommen falsche Signalbilder zu finden, weil z. T. die Bedeutung der Signale nicht bekannt ist und weil industriell hergestellte Lichtsignalmodelle und Schaltpulte die notwendigen Signalbilder nicht oder nur mit zusätzlichem Aufwand zulassen. Selbst bei den recht ansprechenden Signalen mit Lichtleitkabeln (H0) fehlt generell die untere gelbe Optik, so daß sie im Beispiel nur für Signal B eingesetzt werden könnten. Dennoch sind mit handelsüblichen Um- und Eigenbausignalen sowie entsprechenden Schaltungen alle erforderlichen Signalbilder mit vertretbarem Aufwand zu realisieren. Am vorliegenden Fall soll aber lediglich erläutert werden, wie man bei Verwendung von Industriematerial und einfachster Schaltung zumindest alle falschen Signalbilder vermeiden kann:

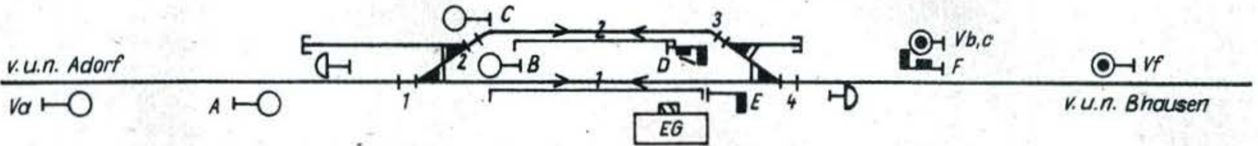
– Soweit im Handel keine Vorsignale erhältlich sind, werden sie aus zweibegriffigen Hauptsignalen hergestellt, indem die rote Lampe gegen eine gelbe ausgetauscht sowie das weiß-rot-weiße Mastschild durch eine leicht anzufertigende Vorsignaltafel ersetzt wird.



Vorsignaltafel (So 3a)

– Ein Einfahrsignal muß in der Regel mindestens über vier Optiken verfügen. Stehen nur drei zur Verfügung, muß man die grüne Lampe gegen eine gelbe

(Fortsetzung auf Seite 18)



Dieser Bahnhof – es handelt sich dabei um ein Demonstrationsbeispiel – ist mit Form- und Lichtsignalen ausgerüstet.

Tabelle (zu Abb. 4)	*Vorsignal*	*Einfahrsignal*	*Ausfahrsignale*				*Ausfahrvorsignal*	*Einfahrsignal*	*Vorsignal*	
Ausrüstungsvariante	*Va*	*A*	*B*	*C*	*D*	*E*	*Vb,c*	*F*	*Vf*	*Bemerkung*
Hauptbahn										
Haupt- und Nebenbahn							–			*1)*
Nebenbahn (v_{max} ≙ 50 km/h)	/		–	–	–	–	–	/		*2)*
Nebenbahn (VND)	–		–	–	–	–	–		–	

ausgewählte Signalisierungen		*Va*	*A*	*B*	*C*	*D*	*E*	*Vb,c*	*F*	*Vf*
Adorf - Bhausen durch	*Gl 1* / *Gl 2*							–		
von Adorf nach	*Gl 1* / *Gl 2*							–		
Bhausen - Adorf durch	*Gl 1* / *Gl 2*							I		I
von Bhausen nach	*Gl 1* / *Gl 2*									I

Legende:
- *rot*
- *grün*
- *gelb*
- *Blinklicht*
- I *Vorsignal frei*

Mögliche Ausrüstungsvarianten für den auf Abb. 4 gezeigten Bahnhof.

1) Wegen des fehlenden Ausfahrvorsignals darf in diesem Fall das Einfahrsignal F für einen planmäßig auf Gleis 1 durchfahrenden Zug erst **nach** dem Ausfahrsignal B auf Fahrt gestellt werden. Bei einer Nebenbahn könnten z. B. die Ausfahrsignale D und E durch ein Gruppenausfahrsignal (Standort hinter der Fahrwegvereinigung) ersetzt werden.

2) Bei fehlenden Ausfahrsignalen werden in der Regel H-Tafeln (So 8) aufgestellt. Der Abfahrauftrag des Fdl wird an alle Züge mit dem Befehlsstab (Abfahrsignal Zp 9a) erteilt. Bei Streckengeschwindigkeiten bis 40 km/h sind zweiflügelige Signale nicht erforderlich.

Wenn man auf die ohnehin nur durch kleinere Weichenwinkel erreichbaren zulässigen Zuggeschwindigkeiten von 60 und 100 km/h verzichtet, werden bei einer vorbildgerechten Modelleisenbahn aus dem für manchen sicherlich komplizierten Lichtsignalsystem der DR nur die folgenden Begriffe benötigt (s. a. Tabelle)

Hl 1		*Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit x)*	*Hl 10*		*„Halt" erwarten*
Hl 3a		*Fahrt mit 40 km/h, dann mit Höchstgeschwindigkeit x)*	*Hl 12*		*Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen, Halt erwarten*
Hl 7		*Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen*	*Hl 13*		*Halt!*
Hl 9a		*Fahrt mit 40 km/h, dann mit 40 km/h (60 km/h)*			

x) Sofern das nächste Hauptsignal nicht durch ein besonderes Vorsignal oder eine Kreuztafel angekündigt wird, muß es in diesen Fällen ein Signalbild zeigen, das die Vorbeifahrt mit Höchstgeschwindigkeit erlaubt (z. B. Hl 1, 7 oder 10).

austauschen und auf die Durchfahrankündigung durch Hl 1 verzichten (stattdessen Hl 10 anzeigen!). Besonders wichtig ist dieser einfache Umbau für Einfahrsignale in Kopfbahnhöfe und Stumpfgleise, wo *nie* ein grünes Licht erscheinen darf!

Selbst bei einer Durchfahrt durch Gleis 1 (Abb. 4) wäre Hl 10 nicht vorbildwidrig, denn bei einer Störung der grünen Lampe würde es auch hier erscheinen!

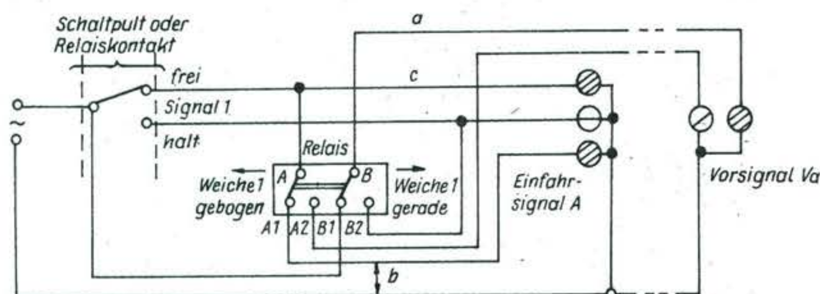
– Auf das Signal Hl 9a kann leicht verzichtet werden, indem man auf Gleis 2 keine Durchfahrten zuläßt.

– In vorstehender Schaltung wurde zwecks besserer Übersichtlichkeit auf die Darstellung der Steuerung des Relais verzichtet. Diese kann zur Weiche 1 parallel oder über deren Rückmeldekontakte erfolgen. Wo erforderlich, muß zusätzlich die Abschaltung des Fahrstroms vorgesehen werden. Wer *alle* erforderlichen Signalbilder (außer Hl 9a) realisieren möchte, kann die Schaltung leicht ergänzen:

Bei a wird z. B. der *Ruhekontakt* eines Blinkgebers oder von diesem gesteuerten Relais eingefügt, während die *Ansteuerung* des Blinkgebers bzw. -relais bei b erfolgt.

Unabhängig davon kann man, von c ausgehend über einen Umschaltkontakt des zum folgenden Hauptsignals (B) gehörenden Relais, am Einfahrsignal (A) die Umschaltung grün/gelb 1 (Durchfahrankündigung) verwirklichen. Bei den Ausfahrsignalen und allen Formsignalen sind die Schaltungen in der Regel einfacher, so daß sie wohl selbst entwickelt werden können. Was fehlt nun noch, um die Signalausrüstung unseres Bahnhofs vorbildgerecht zu gestalten? Die Ausfahr- (und evtl. vorhandene Zwischen-)signale müssen unbedingt auch Rangierfahrten die Vorbeifahrt erlauben! Soweit am Signal nicht zwei weiße Lichter (Signal Ra 12, siehe Abb. 6) vorhanden sind oder am Standort eines Formsignals noch ein Gleissperrsignal (Gsp) steht, müssen diese Signale (aber nicht die Einfahrsignale!) mit einer Rautentafel (Signal Zs 3, siehe Abb. 6) ausgerüstet werden.

5



Schaltung der Lichtsignaltechnik des auf Abb. 4 dargestellten Bahnhofs (Signal 1 ≙ Signal A)

6



Rangierfahrtsignal Ra 12 (an Form- oder Lichthauptsignalen oder Rangierhaltsignalen Ra 11a)



Gleissperrsignal Gsp 1: Fahrverbot aufgehoben (gilt auch für Züge!)



Signal Zs 3 (Rautentafel): Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierfahrten (am Signalmast anbringen)

– Wer wegen des Schaltungsaufwands (Blinkgeber, Relais) auf Signalbegriffe mit Blinklicht völlig verzichten möchte, kann auch hier ein gelbes Standlicht (Hl 10) verwenden, was wiederum dem Störungsfall der DR entspricht.

– Nun ist noch schaltungstechnisch sicherzustellen, daß das untere gelbe Licht am Einfahrsignal nur bei Fahrten nach Gleis 2 brennt, das grüne am Vorsignal dagegen nur bei Fahrten nach Gleis 1 (Hl 10 am Einfahrsignal). Beides kann z. B. mit einem Relais des VEB Berliner TT-Bahnen und der Schaltung nach Abb. 5 erreicht werden.

Natürlich konnte das umfangreiche Gebiet im Rahmen dieses Artikels weder erschöpfend noch ohne Vereinfachungen behandelt werden. Die Redaktion ist gern bereit, Anfragen zu konkreten Fällen weiterzuleiten. Doch vorerst überprüfen Sie doch einmal Signalsicht, Gefahrpunktabstände, Durchrutschwege, Signalbilder und Schaltprinzipien auf Ihrer Anlage. Sie werden sicherlich noch etwas finden, das sich vorbildgerechter gestalten ließe!

Theofried Wolf, Leipzig

Oldtimer machen Freude

Vor mehr als vier Jahren entstand in einem Nebenraum meiner Wohnung eine Oldtimer-Anlage in der Nenngröße 0. Hierfür steht eine Fläche von ca. 1,50 m × 2,50 m zur Verfügung. Auf der Anlage sind etwa 15 m Märklin-3-Leiter-Gleis verlegt und 12 Weichen eingebaut. Um den Charakter einer Spielbahn beizubehalten, wurde auch die Landschaft dem damaligen Entwicklungsstand angepaßt. Alle Häuser und Bahnhöfe sind Blechbauten der Firma Bing, Märklin und Kibri. Das Zubehör wie Signale, Lampen, Bäume und Figuren stammen ebenfalls aus dieser Zeit. Aber auch einige alte „Zeuke-Lampen" fanden auf der Anlage Platz. Neun Triebfahrzeuge der älteren Generation – es sind übrigens alles B-Loks – sowie einige Zeuke- und Stadtilm-Loks vervollständigen den Fahrzeugpark neben Güter-, Personen- und D-Zugwagen der 13-cm- bis 25-cm-Serie. Längere Fahrzeuge könnten die vorhandenen engen Kurvenradien nicht durchfahren. Auch ist das Gleissystem gut und sicher verlegt, so daß die Beschäftigung mit diesen Oldtimern Freude macht.

1 Blick auf den mittleren Anlagenteil mit dem alten Bing-Bahnhof. Links im Bild ist die Kranbrücke des Bw erkennbar.

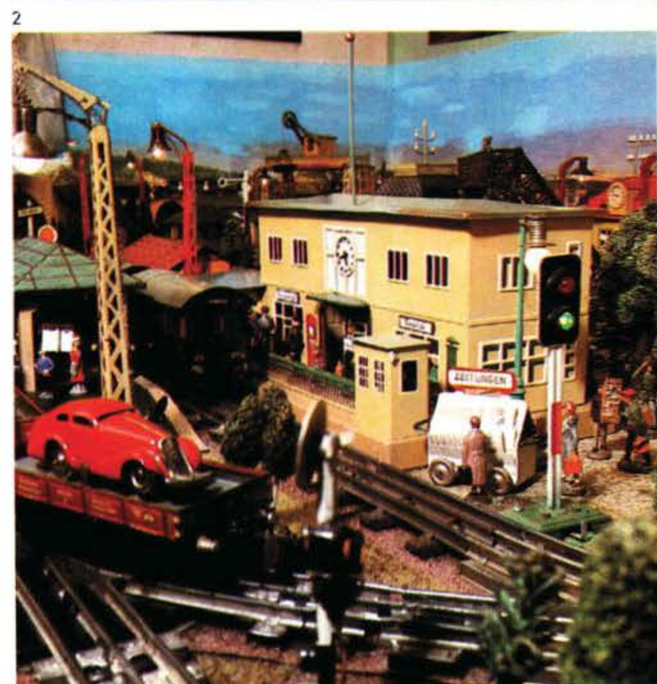
2 Reges Leben und Treiben im Hauptbahnhof.

3 Ein Zug fährt – vom hinteren Anlagenteil kommend – in die Schleife zum Hauptbahnhof.

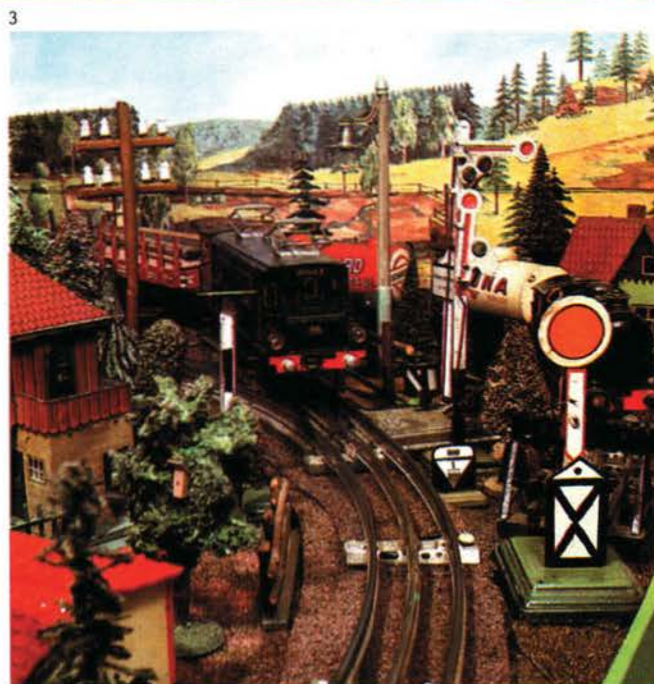
Fotos: Verfasser

1

2



3



VT 137 322

Bekanntlich gehört der VT 137 322 zu den historischen Triebfahrzeugen der DR und des Verkehrsmuseums Dresden. Der Triebwagen ist z. Z. abgestellt und wird sicherlich zu einem späteren Zeitpunkt wieder für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Joachim Focke aus Leipzig – über seine Heimanlage berichteten wir in den Heften 5/72, 11/73, 7/80 und 10/81 des „me" – baute ein H0$_e$-Modell dieses Triebwagens, das wir dem Vorbild gegenübergestellt haben.

1 und 2 Triebwagen 137 322 im Bahnhof Bertsdorf. Mit dieser Farbgebung war der Einzelgänger der DR bis 1964 auf dem Zittauer Schmalspurnetz planmäßig in Betrieb.

Foto: J. Steckel, Berlin

3 Bevor der VT 137 322 die auf dem Bild 1 zu sehende Farbgebung erhielt, verkehrte er in den 50er Jahren mit der etwas einfacheren Lackierung ohne Zierstreifen. Und so wird er auch von Joachim Focke mit dem extra dazu hergerichteten „Beiwagen" eingesetzt. Ebenso wurde nach 1952 das erste Seitenfenster hinter der Toilette verkürzt. Genaueres über diesen Triebwagen ist im Heft 4/82 unserer Zeitschrift zu lesen.

Foto: J. Focke, Leipzig

1



2



3

Dipl.-Ing. Jürgen Barnitzke, Leipzig

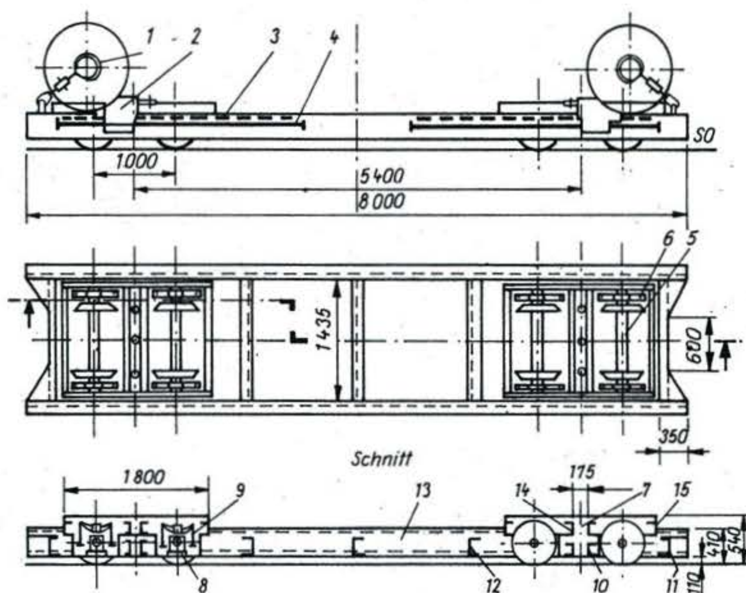
Rollfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn

In den letzten Monaten baten uns zahlreiche Modelleisenbahner einen Beitrag über Rollfahrzeuge zu veröffentlichen, der zum Nachbau dieser Wagen anregen soll (siehe auch me 3/83, S. 2). Wir haben diesmal darauf verzichtet, eine komplette Bauanleitung mit allen „Schikanen" zu veröffentlichen. Immer mehr Modelleisenbahner bestätigen, daß es sich nach guten Zeichnungsvorlagen besser bauen läßt. Sicherlich wird es da immer unterschiedliche Meinungen geben, und deshalb werden in unserer Zeitschrift selbstverständlich auch weiterhin komplette Anleitungen – die besonders für den Anfänger gedacht sind – erscheinen.

Rollfahrzeuge sind bekanntlich schmalspurige Schienenfahrzeuge, die zum Transport regelspuriger Güterwagen dienen.
Bei der DR werden sie in Form von Rollböcken und Rollwagen auf den Schmalspurbahnen der Spurweiten 750 mm und 1000 mm verwendet. Für den Einsatz gilt die DV 494 [„Dienstvorschrift für die Benutzung der Schmalspurrollfahrzeuge (SmRf)"].

Die Bauarten
Zum Bestand der DR gehören zur Zeit die in der nebenstehenden Tabelle aufgeführten Rollfahrzeugtypen.
Außerdem gab es noch Wagen mit 5,5 m Fahrbühnenlänge, die aber inzwischen ausgemustert wurden und dem konstruktiven Aufbau der übrigen Altbaurollwagen entsprachen.
Die meterspurigen Wagen mit Druckluftbremse stammen von der ehemaligen Spreewaldbahn und wurden zur Harzquerbahn umgesetzt. Damit der Einsatz auf den dortigen Gefällestrecken möglich wird, erhalten diese Wagen zur Zeit mehrlösige Druckluftbremsen. Die Rollfahrzeuge mit Heberleinbremse verkehren auf der Strecke Oschatz–Mügeln–Kemmlitz.
Die 750-mm-spurigen und mit Vakuumbremse ausgerüsteten Wagen sind auf den anderen Schmalspurbahnen im sächsischen Raum eingesetzt. Unterschiede zwischen Altbau- und Neubauwagen gibt es in der
– Fahrbühnenlänge,
– Art des angewendeten Fertigungsverfahrens (genietet, geschweißt),
– Drehgestellbauart und Achslageranordnung sowie
– für die Sicherung der Regelspurwagen verwendeten Radvorleger.
Nachstehende Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Rollwagen für die Spurweite von 750 mm. Dabei wird auf die durch verschiedene Bremsbauarten entstandenen Unterschiede nicht weiter eingegangen.

Altbaurollfahrzeuge
Entsprechend der damaligen Bauweise wurden sämtliche Altbauwagen als Nietkonstruktion ausgeführt. Die wesentlichen Bestandteile sind:
– das aus den beiden Langträgern, den Hauptquerträgern und den Kopfstücken mit der Zug- und Stoßeinrichtung bestehende Untergestell. Die Querträger sind, von der jeweiligen Bremsbauart abhängig, unterschiedlich angeordnet.
– Die Drehgestelle, zu denen Rahmen, Achshalter, Radsätze mit Gleitachslagern, Blatttragfedern und die Federaufhängung gehören. Hinzu kommen noch



1 Altbaurollwagen
1 – Spanneinrichtung mit Bügel, Kette und Spannschloß; 2 – Radvorleger; 3 – Nocken zum Festlegen der Radvorleger; 4 – Führungsstange; 5 – Radsatz (Laufkreisdurchmesser 500 mm); 6 – Blatttragfeder (Länge 500 mm); 7 – Drehzapfen; 8 – Achshaltersteg; 9 – Federsprannschraube; 10 – Hauptquerträger 2 × 160, 11 – Kopfstärke [220; 12 – Querträger [220; 13 – Langträger [300; 14 – Drehgestellhauptquerträger [160; 15 – Drehgestellkopfträger [80.

Spurweite	Baujahr		Fahrbühnenlänge	Bremsbauart
750 mm	vor 1945	Altbau	7,8 m	Vakuumbremse
750 mm	vor 1945	Altbau	8,0 m	Vakuumbremse
750 mm	vor 1945	Altbau	7,8 m	Heberleinbremse
750 mm	vor 1945	Altbau	8,0 m	Heberleinbremse
750 mm	1960–1962	Neubau	9,0 m	Vakuumbremse
1000 mm	1960–1962	Neubau	9,0 m	Vakuumbremse
1000 mm	1960–1962	Neubau	9,0 m	einlösige Druckluftbremse

Teile der Bremsausrüstung, Pendel und Drehzapfen zum Befestigen am Untergestell.
– Festlegevorrichtungen für die verladenen Regelspurwagen mit einseitigen Radvorlegern, den Führungsstangen und Arretierungsnocken an den Langträgern und der Kettenspanneinrichtung.

Alle genannten Teile sowie die Profilquerschnitte für Langträger, Hauptquerträger und Kopfstück sind auf Abb. 1 dargestellt. Die Querträgeranordnung entspricht der Bauart mit Heberleinbremse.

Bemerkenswert an den Altbauwagen ist die Tatsache, daß das Untergestell nicht wie üblich auf die Drehgestelle aufgelegt, sondern mit Hilfe von Pendeln aufgehängt wurde. Dadurch gibt es bei diesen Fahrzeugen keine Drehpfannen und seitlichen Gleitstücke, sondern nur Drehzapfen. Einzelheiten dieser Konstruktion zeigt Abb. 2.

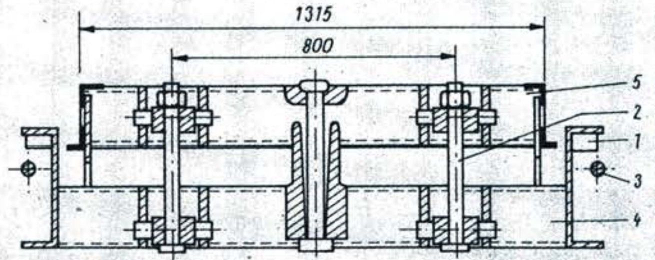
Die Radstätze sind außengelagert und haben einen Laufkreisdurchmesser von 500 mm. Unabhängig davon, welche Kupplungsbauart bei den übrigen Wagen der jeweiligen Bahn verwendet wird, ist eine einfache Bolzenkupplung vorhanden. Bei den meisten Rollfahrzeugen ist an jedem Fahrzeugende eine auf Druck und Zug belastbare Evolutfeder mit 160 kN Endkraft angeordnet, so daß eine geteilte Zugvorrichtung vorhanden ist. Bei den auf Abb. 1 dargestellten Wagen gibt es eine durchgehende Zugeinrichtung mit seitlich angeordneter Zugstange. Die Anordnung zeigt Abb. 3.

Neubaurollfahrzeuge

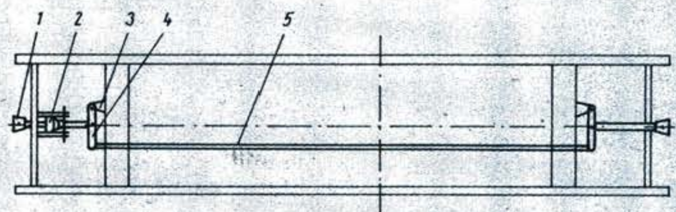
Die Neubaufahrzeugwagen sind ausschließlich Schweißkonstruktionen. Entsprechend dem größer gewordenen Achsstand der Regelspurgüterwagen beträgt die Fahrbühnenlänge 9000 mm. Da Fahrzeuge mit unterschiedlichem Achsstand und auch Drehgestellgüterwagen befördert werden müssen, wurden nach beiden Seiten wirkende Radvorleger, die über Handrad und Kegelradgetriebe betätigt werden, verwendet. Die Kettenspanneinrichtung entspricht der der Altbauwagen. Der grundsätzliche Aufbau und die Hauptmaße sind in Abb. 4 festgehalten. Die Drehgestelle verfügen im Gegensatz zu den Altbauwagen über innengelagerte Radsätze von 500 mm Laufkreisdurchmesser. Die Tragfedern liegen innerhalb des Drehgestellrahmens.

Die aus hochkant gestellten Bleche mit Flacheisenverstärkung bestehenden Drehgestellwagen sind durch den Hauptquerträger und zwei Kopfträger miteinander verbunden (Abb. 5).

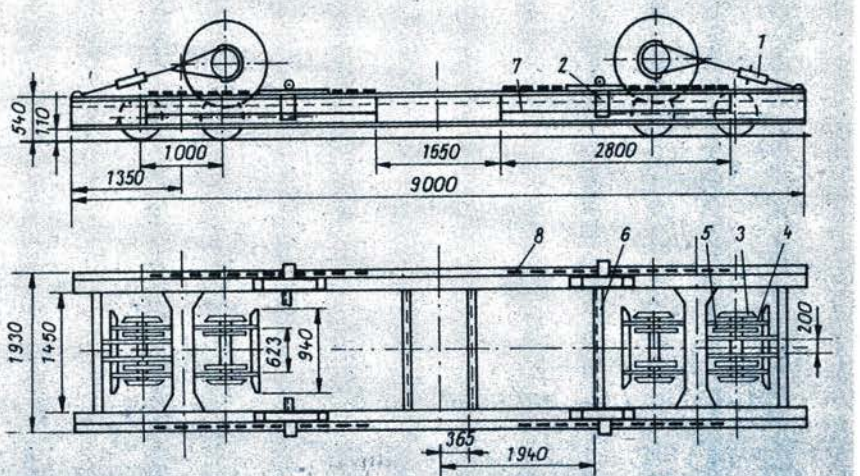
2



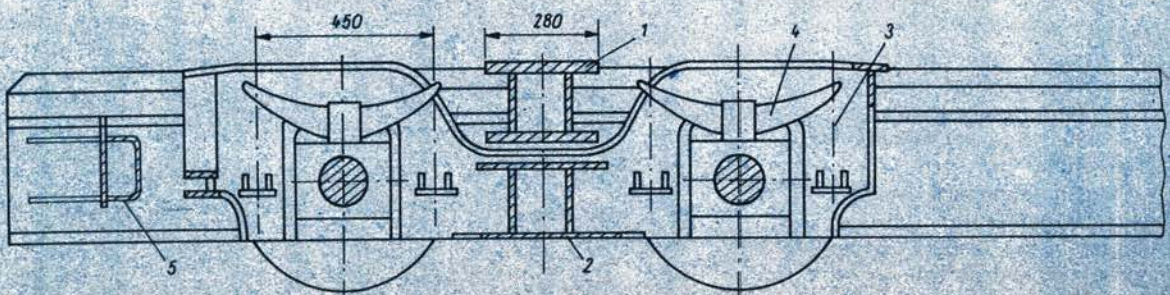
3



4



5



Entsprechend der bei Drehgestellfahrzeugen üblichen Bauart wurde das Untergestell auf die Drehgestelle aufgesetzt. Die Abstützung erfolgt über je eine flache Kugeldrehpfanne und je zwei seitliche Gleitstücke (Abb. 6).

2 Schnitt durch den Untergestell- und Drehgestellhauptquerträger
1 – Anschlag für Radvorleger; 2 – Pendel mit Sattelscheiben und Spannmuttern; 3 – Führungsstange für Radvorleger; 4 – Hauptquerträger; 5 – Drehgestellhauptquerträger.

3 Durchgehende Zugeinrichtung
1 – Kupplung; 2 – Feder; 3 – Festpunkt am Hauptquerträger; 4 – Ausgleichhebel; 5 – Zugstange.

4 Neubaurollwagen
1 – Spanneinrichtung mit Bügel, Kette und Spannschloß; 2 – zweiseitiger Radvorleger; 3 – Radsatz, Laufkreisdurchmesser 500 mm; 4 – Träger für Zugeinrichtung; 5 – Blatttragfeder (Länge 500 mm); 6 – Querträger 160; 7 – Führungsstange für Radvorleger; 8 – Nocken zum Festlegen der Radvorleger.

5 Drehgestell-Längsschnitt
1 – Hauptträger; 2 – Drehgestellhauptquerträger; 3 – Federspannschraube; 4 – Blatttragfeder; 5 – Kopfstück

6 Schnitt durch Hauptquerträger und Drehgestellhauptquerträger
1 – Drehpfanne; 2 – seitliches Gleisstück

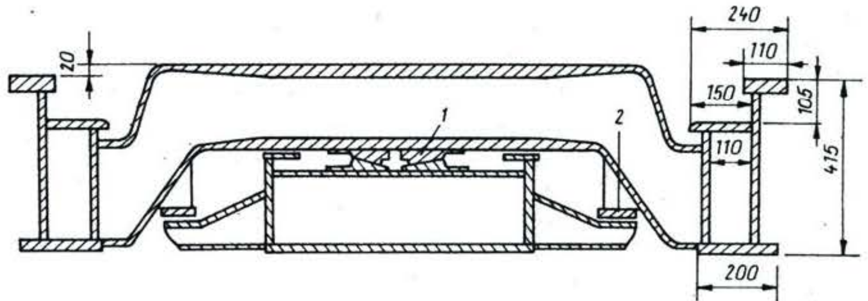
7 Altbaufahrzeug mit E-Wagen im Bahnhof Freital-Hainsberg am 18. April 1971

8 Abgestellte Rollfahrzeuge unterschiedlicher Bauart am 16. April 1983 im Bahnhof Wolkenstein

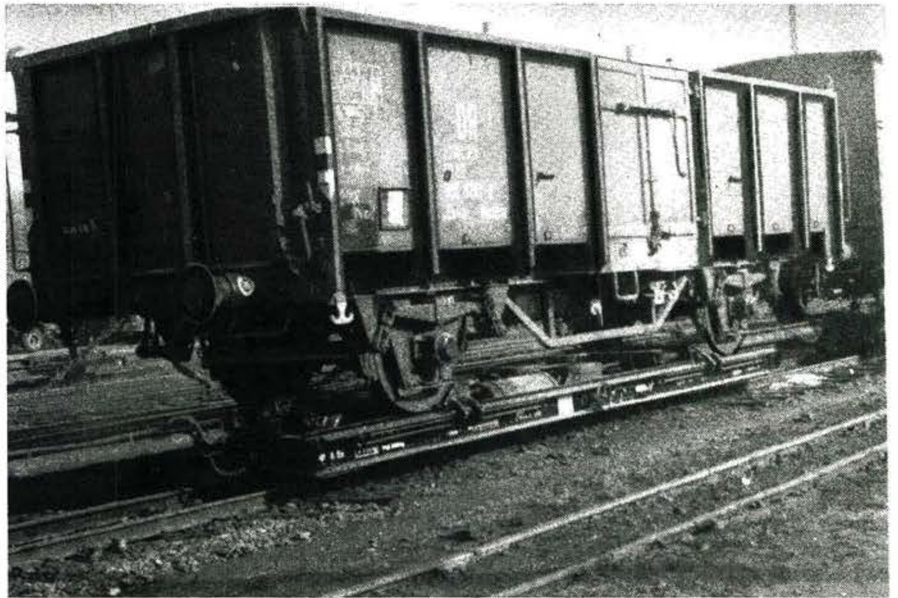
9 An den links unten zu sehenden Nieten ist eindeutig erkennbar, daß es sich hierbei um ein Altbaurollwagen handelt. Die Aufnahme entstand ebenfalls am 16. April 1983 in Wolkenstein.

Zeichnungen: Verfasser (Maßstab 1:87)
Fotos: W.-D. Machel, Potsdam

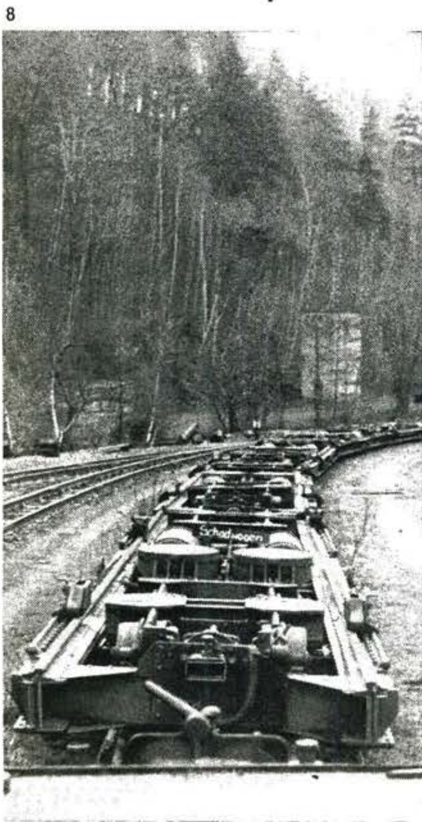
6



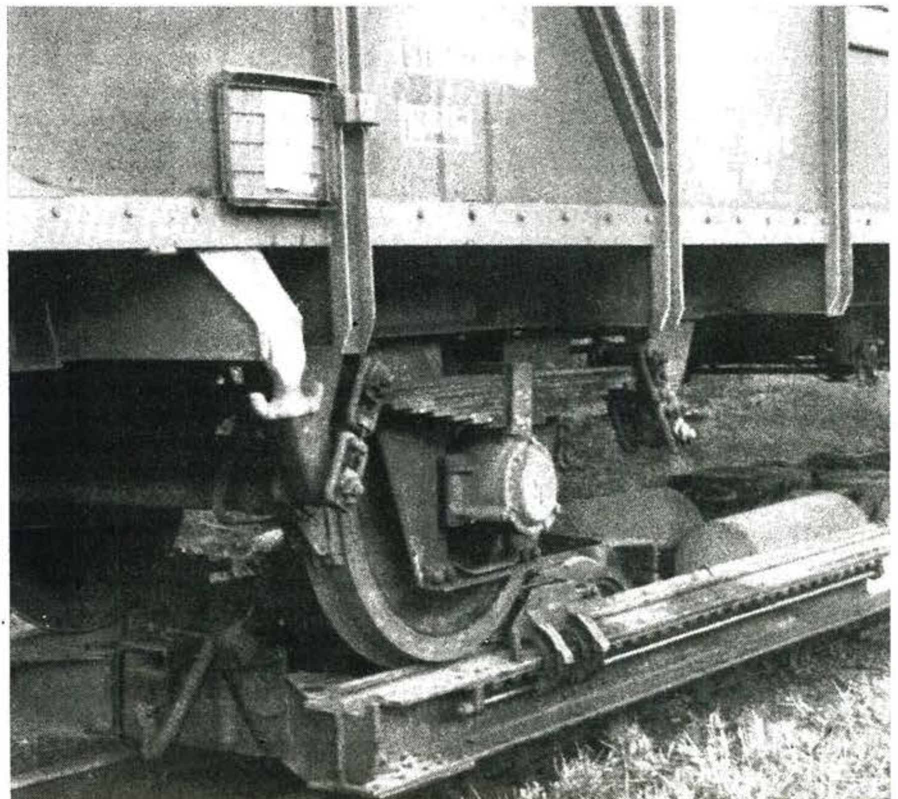
7



8



9



AUFRUF zum XXXI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1984

Hiermit rufen wir alle Modelleisenbahner Europas zur Teilnahme am Leistungsvergleich im Eisenbahnmodellbau auf. Damit soll die Freundschaft und Zusammenarbeit weiter gefördert, aber auch der Erfahrungsaustausch im Modellbahnbau erweitert werden.
Dieser XXXI. Internationale Modellbahn-Wettbewerb wird vom 9. bis 12. Oktober 1984 in Niesky stattfinden. Alle Wettbewerbsmodelle werden vom 13. bis 21. Oktober 1984 auf einer repräsentativen Modellbahn-Ausstellung in Cottbus zu sehen sein.

1. Teilnahmeberechtigung
Zur Teilnahme am XXXI. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen
Es werden fünf Gruppen für Wettbewerbsmodelle gebildet:
A Triebfahrzeuge
A1 Eigenbau (es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)
A2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Loktyp entsteht)
A3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Loktyps)
B sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B1 Eigenbau (es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)
B2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht)
B3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps)
C Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen
D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle
E Vitrinenmodelle

3. Bewertung
Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf Grundlage der vereinbarten Bewertungstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR und der UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der DDR. Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Die eingesandten Wettbewerbsarbeiten werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet.

4. Einsendung der Modelle
Die Einsendung der Wettbewerbsbeiträge erfolgt an:
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Bezirksvorstand Cottbus –
Sekretariat
DDR - 7500 Cottbus
Bahnhofstraße 43
Als Einsendetermin gilt der 30. September 1984.
Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:
Name, Vorname,
Anschrift, Alter (Geburtsjahr)
Modellbezeichnung (deutsche und französische)
Wettbewerbsgruppe (gemäß 2.)
Angaben zur Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.
Alle Modelle müssen gut verpackt sein, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Sendung zahlt der Einsender, das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der DDR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen
Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A und B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser.
Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen werden. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos und dergleichen beizufügen. Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungskategorie nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert. Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Kategorie bewertet werden.
Die Jurymitglieder, mit Ausnahme des Vorsitzenden, bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Ziehung der Modelle (Platzziffer) vor. Die Summe der Platzziffer und das arithmetische Mittel der Punkte aller Jurymitglieder bilden die Gesamtbewertung des Modells. Bei Gleichheit der Platzziffer und der Punkte entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Kategorien A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden.
Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Kategorien A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebzustand oder der fabrikneuen Lackierung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsempfindlichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Fahrzeug befahren kann.

**Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium**

*Hinweise:
Für die Modelleisenbahner der DDR setzt die Teilnahme am Intenationalen Wettbewerb die Beteiligung an den Bezirkswettbewerben voraus. Anschriften und Termine dazu werden im Heft 5/84 unserer Zeitschrift veröffentlicht.*

Wettbewerbskommission beim Präsidim des DMV

Beleuchtete Tenderlaternen an einer 86er in H0

Für den Nachtbetrieb rüstete ich eine Lok der Baureihe 86 tenderseitig mit einer Beleuchtung aus. Nachfolgend sind die dazu notwendigen Arbeiten beschrieben sowie die verwendeten Teile genannt:

1. Abnehmen des Lokgehäuses vom Rahmen und Durchbohren der drei Tenderlaternen mit einem Spiralbohrer von 2mm Durchmesser;
2. Lokgehäuse auf den Rahmen aufsetzen und Anriß für eine Bohrung im Tenderballast durch die Bohrung in der oberen Laterne im Lokgehäuse;
3. Ausbauen des Tenderballastes und Durchbohren entsprechend dem Anriß mit einem Spiralbohrer von 4,8mm Durchmesser;
4. Vorbereiten der drei Glühlampen (16V, Steckfassung) für den Einbau;
An die für die unteren Laternen vorgesehenen Glühlampen werden isolierte Drähte (Ø 0,5mm, Cu, Länge 80mm) an den Stecksockel und an die Lampen mit schwarzem Isolierschlauch (A5×6 TGL 13322, Länge 14mm) zur elektrischen Isolierung und zur Vermeidung von Streulicht überzogen.
An die für die obere Laterne vorgesehene Glühlampe wird ein isolierter Draht (Ø 0,3mm, Cu, Länge 80mm) an den hinteren Kontakt gelötet.
5. Nachdem die entsprechend vorbereitete Glühlampe in die Bohrung im Tenderballast eingesetzt worden ist, erfolgt der Einbau in die Lok. Zwischen Motor und Tenderballast ist dabei ein Stück Isoliermaterial (Lackgewebe, 20mm × 20mm) einzulegen. Unter dem Kopf der Befestigungsschraube ist eine Lötöse (z.B. 1A1A TGL 0-41496) so anzuordnen, daß die Lötfahne zum Motor gerichtet ist. Vor dem Einbau der Lötöse ist an letztere ein isolierter Draht (Ø 0,3mm, Cu, Länge 80mm) anzulöten.
6. Nach dem Lösen der Befestigungsschrauben für die Radreifenstromabnehmer ist zwischen dem Hartgewebeträger und der mit der Gewindebohrung versehenen Stromschiene eine Lötöse (entspr. Pkt. 5) mit der Lötfahne in Richtung Rauchkammer anzuordnen.
7. Einbau der Glühlampen für die unteren Laternen;
Diese Glühlampen werden unter dem Tenderballast rechts und links des Lokrahmens angeordnet. Sie werden nur durch ihre Anschlußdrähte in der entsprechenden Lage gehalten. Die Verlegung der Drähte erfolgt oberhalb des Hartgewebeträgers zu den Lötösen auf beiden Lokseiten. Die zur jeweils anderen Seite führenden Drähte werden zwischen Motor und Tenderballast hindurchgeführt und nach vorn abgewinkelt.
8. Nachdem der Anschlußdraht der oberen Glühlampe sowie der den Gegenpol bildende an der Tenderballastbefestigungsschraube angebrachte Draht ebenfalls zu den Lötösen am Stromabnehmer verlegt worden sind, werden alle Drähte nach entsprechender Kürzung an den Lötösen angelötet. Wenn beabsichtigt ist, die Beleuchtung fahrtrichtungsabhängig zu betreiben, ist auf einer Seite eine Diode (z.B. SY360/05) in die Lampenzuleitung einzuschalten. Die richtige Polung ist durch Probieren zu ermitteln.
9. Nach einer Funktionsprobe erfolgt das Aufsetzen des Lokgehäuses und anschließend ein Ausrichten der unteren Glühlampen auf die Bohrungen in den Laternen.

Dipl. Ing. Jürgen Heinig, Karl-Marx-Stadt

Gehäuseherstellung für Modellbahnfahrzeuge

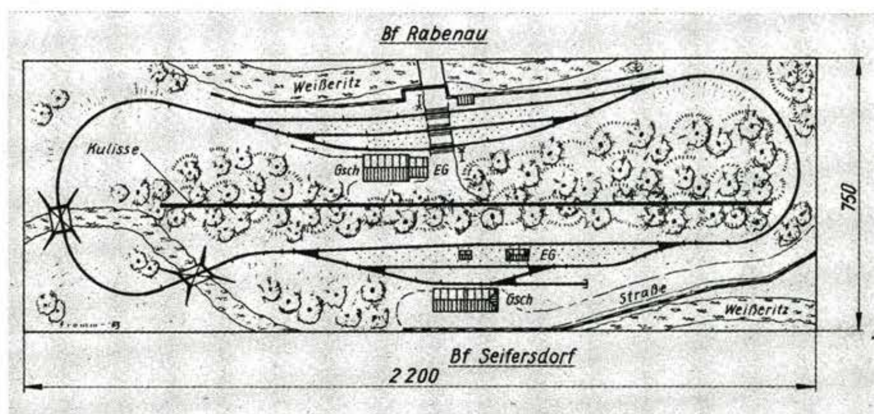
Insbesondere für Wagenkästen und Gehäuse mit Rundungen und Schrägen bzw. „Stromlinienformen" läßt sich folgende Herstellungsart gut anwenden: Vom beabsichtigten Gehäuse stellt man eine Holzform her, bei deren Maßen eine spätere Wanddicke von etwa 1mm zu berücksichtigen ist, d.h. um dieses Maß muß das Holzmodell kleiner sein. Die angegebene Wanddicke ist ein Erfahrungswert, der beliebig vergrößert werden kann, aber nicht unterschritten werden sollte. Nach dem nötigenfalls mehrmaligen Schleifen und Lackieren des Holzmodells fettet man dessen Oberfläche ein, am besten mit dem sicherlich vorhandenen Uhrenöl Nr. 4 für Lokgetriebe.

Nun nehme man möglichst dünnes Papier, z.B. Durchschlagpapier für Schreibmaschinen, sowie recht dick angesetzten Tapetenkleister und kaschiere damit in mehreren Lagen, etwa 6 bis 8, das Holzmodell. Die Größe der Papierstücke ist entsprechend den Formen des Modells zu wählen. Das Papier ist grundsätzlich zu reißen, denn Schnitte können Kanten zur Folge haben. Nach ausreichendem Austrocknen des so entstandenen Gehäuses wird dieses geschliffen und lackiert. Erst jetzt sind Öffnungen wie Fenster, Türen usw. anzureißen und an einem Stahllineal mit einem spitzen und sehr scharfen Messer auszuschneiden. Abschließend wird die Unterkante geschnitten und verputzt. Nun kann das Gehäuse vom Holzmodell abgehoben und – falls noch nicht erfolgt – farblich behandelt werden.

L. Nickel, Berlin

Karl Gräfe, Schkölen

Im Weißeritztal – Anregung für eine H0$_e$-Anlage



Die im Heft 8/83 unserer Zeitschrift veröffentlichten Anregungen zum Nachbau der Bahnhöfe Rabenau und Seifersdorf haben mir gut gefallen. Wer eine möglichst schmale Anlage gleichzeitig als Raumteiler nutzen will, dem könnte der nachstehende Anlagenentwurf weiterhelfen. In der Mitte der etwa 70 bis 75cm breiten Anlage ist eine Kulisse anzuordnen. Rechts bzw. links davon befinden sich dann die Bahnhöfe Rabenau und Seifersdorf. Die im oben genannten „modelleisenbahner" veröffentlichten Skizzen bilden durchaus eine Grundlage für die Gestaltung der beiden Bahnhöfe.

Falls nun aber einige Freunde über die als Oval geplante Streckenführung etwas ablehnend denken, sollte daran gedacht werden, daß dies durch den Raumteiler kaum auffällt.

Mitteilungen des Generalsekretariats

8402 Gröditz
Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft in 8402 Gröditz sucht Herr Gerhard Apelt, Mozartallee 2, noch Interessenten.

Folgende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet, die sich unserem Verband angeschlossen haben:

7543 Lübbenau
Vors.: Günter Thonfeld, Bahnhofstraße 1

8023 Dresden
Vors.: Steffen Uhlig, Radeburger Straße 4

9048 Karl-Marx-Stadt
Vors.: Christian Müller, Karl-Winter-Str. 117

4500 Dessau
Vors.: Hartmut Hoppe, 4350 Köthen, Dessauer Str. 21a

4350 Bernburg
Vors.: Reimer Wiebrecht, Martinstraße 17

4850 Weißenfels – AG 4/38
Am 5. Mai 1984 von 9 bis 13 Uhr im Jugendklub „Herrmannsgarten" Tauschmarkt. Tischbestellungen sind zu richten an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, AG 4/38, 4850 Weißenfels, Am Schlachthof 1a. Termin: 20. April 1984.

9900 Plauen – AG 3/5
Zum 10jährigen Bestehen des neuen Empfangsgebäudes Plauen (Vogtl.) oberer Bahnhof wurde durch die AG 3/5 eine Bildpostkarte mit 6 Einzelmotiven herausgegeben.
Preis: 0,25 M. Bestellungen sind zu richten an:
Wolfgang Bernhardt, 9900 Plauen, Wagnerstraße 24.
Bitte nur Sammelbestellungen. Bei Einzelbestellungen Einsendung eines frankierten Umschlages und 0,25 M in Briefmarken.

Bezirksvorstand Halle
Sonderfahrt am 5. Mai 1984 von Leipzig Hbf über Altenburg – Narsdorf – Borna nach Leipzig Hbf (Abfahrt Leipzig Hbf ca. 8.00 Uhr, Ankunft Leipzig Hbf ca. 16.30 Uhr). Vsl. Lokeinsatz: 254 056, 50 849, 58 3047, 204 001. Von Altenburg bis Narsdorf wird der Traditionszug der AG 3/75 Zwickau dem Zug beigestellt. Teilnahmepreis: 20,– M, Vorzugpreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 15,– M. Teilnahmemeldungen durch Einzahlung der o. g. Gebühren **nur** per Postanweisung an den DMV, Bezirksvorstand Halle, Sekretariat 7010 Leipzig, Georgiring 14, bis zum 6. April 1984. Fahrkarten mit genauer Abfahrtszeit werden zugesandt.

Bezirksvorstand Dresden/ AG 3/75 Zwickau
Dampfloksonderfahrt am 5. Mai 1984 mit dem Traditionszug der DR und den Lokomotiven 50 849 und 58 3047 von Zwickau über Altenburg – Narsdorf – Rochlitz – Penig – Glauchau und zurück nach Zwickau (zwischen Altenburg und Narsdorf vereinigt mit dem Sonderzug des BV Halle). Abfahrt in Zwickau gegen 8.00 Uhr, Ankunft gegen 18.00 Uhr. Es finden Fotohalte statt; Imbiß- und Souvenirverkauf im Zug. Teilnahmepreis: Erwachsene 23,– M, Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 18,– M. Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung (DMV-Mitglieder unter Angabe der Mitgliedsnummer) bis zum 6. April 1984 an: Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Bezirksvorstand Berlin
Sonderfahrt am 12. und 13. Mai 1984 von Berlin nach Liebenwalde/Groß Schönebeck (Schorfheide) und zurück mit Lok 89 6009. Abfahrt Berlin-Lichtenberg ca. 8.00 Uhr, Ankunft Berlin-Lichtenberg ca. 18.00 Uhr. Teilnahmepreis: 19.– Mark; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre): 15.– Mark, jeweils einschließlich Programmheft. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern möglich. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung erhältlich. Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Anmeldung nur mit Postanweisung bis zum 15. April 1984 unter Angabe der jeweiligen Fahrkarten sowie des gewünschten Fahrttermins (Angabe, ob Ausweichtermin möglich, erforderlich) an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur über AG-Vorsitzende als Sammelbestellung möglich.
Die Fahrkarten werden bis Ende April 1984 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Fahrkarten bzw. unvollständige Zusendung sind bis 5. Mai 1984 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion, 1020 Berlin, Alexanderplatz 5, an dieser Fahrt teilzunehmen.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

3/1 Suche: TT, BR 86; 56; 35 (auch def.); BR 41; (Eigenbau, auch def.); „Dampflok-Archiv" 1 bis 4; Bauplan 01^{05}; 02; 03.

3/2 Biete: „Kleine Eisenbahn ganz groß"; „Kleine Eisenbahn ganz raffiniert"; „Kleine Eisenbahn kurz u. bündig"; „Bauten auf Modellbahnanlagen".

3/3 Biete: „100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen"; „Die Dampflokomotive 89 1004"; „Modellbahn-Bauten"; „Historische Bahnhofsbauten"; „Die Entwicklung der Dampflokomotive 1835 bis 1920". Suche: H0, BR 89, 75; 86; 64; 24; 55; 106; 110; 91; 38; „Dampflok-Archiv" 1 bis 3"; „Baureihe 01"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Selketalbahn" u. a. Eisenbahnliteratur.

3/4 Biete: H0, VT 70 DB blau/silber (neu); BR 41 (neu); Eisenbahnjahrbuch 1975; „Reisen mit der Dampfbahn". Suche: H0, VT 135 DR rot/weiß mögl. m. Beiwg; vierachs. preuß. Abteilwg; Verschlag- u. Feuerlöschwg; BR 23; 42; 84; 91; „Schiene, Dampf und Kamera".

3/5 Biete: H0, V 100; TT: 1 Wg „Silverlines"; T 334 blau (Gehäuse def., k. Dach); N: S 699 (ČSD); „Kleine Eisenbahn ganz einfach"; „Modellbahn-Elektronik"; TT-Katalog 1967/68; fünf 30polige Messerleisten; Kfz in H0.
Suche: Modellbahnbücherei Bd. 6; „Die Modelleisenbahn Bd. 1"; Kfz u. rollendes Material in TT.

3/6 Biete: div. Einzelhefte „modelleisenbahner" Jahrg. 1973 bis 1982.

3/7 Biete: „Baureihe 01"; E 70 in TT. Suche: „Ellok-Archiv"; „Triebwagen-Archiv"; „Zahnrad-, Lokalbahn-, Schmalspurbahnen"; $H0_e$- u. $H0_m$-Material.

3/8 Suche zur Erarbeitung einer Broschüre: Angaben zur Entwicklung, Einsatz sowie Fotos (auch leihw.) über BR V 36/103; insbesondere über V 36 027.

3/9 Suche: TT, Fahrleitungsmasten mit langem u. kurzem Ausleger; Fahrdrähte 143/3-228 mm; 143/6-57 mm; Querträgerwerk für zwei Gleise 143/12.

3/10 Biete div. Literatur u. Broschüren; H0, BR 01^5; 41; 52; 55; 86. Suche BR 84; 91; HERR 99 u. Rollwg; VT 135. „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie"; „Steilrampen üb. d. Thüringer Wald"; „Rügensche Kleinbahnen"; „Ellok-Archiv"; Broschüre sä. I K; „Meißner Bimmelbahn".

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Biete **H0 BR 66**, 50,– M.
Suche E 11, E 42, E 44.
Wallschläger
1220 Eisenhüttenstadt
J.-Schehr-Straße 51

Biete **H0**: VT 135, VT 137, BR 52 Kond., BR 55 belg. u. BR 86. Suche **H0**: BR 89 (mögl. sächs. Ausführg.).
Gerd Eckermann, 6820 Rudolstadt
Marx-Engels-Straße 70

Dampflok-Archiv Teil 1 von Weisbrod zu kaufen gesucht.
Renkwitz, 4200 Merseburg
Neumarkt 68

Kaufe **Medellautos** 1:87 und **$H0_e$-Material**
Angebote an:
Bohn, 8813 Waltersdorf
August-Bebel-Straße 22

Biete **„Der Modelleisenbahner"** 1970 bis 1975, gebunden u. **TT BR** 23.
Suche in **N BR** 01,52 u. a. (Eigenb.)
Jatho, 6600 Greiz
Goethestraße 52

Verkaufe H0-Material, komplett, mit Platte, für 1500,– M.
Liste bitte anfordern!
Kunkel, 7702 Bernsdorf
Fichtenweg 1

Modelldampfmaschine mit **Zubehör**, Bauj. 1925, Fabrikat **„DC"**, an Liebhaber zu verkaufen (300,– M).
J. Israel
8718 Schönbach
Lochbergstraße 1

Biete **Eisenbahn-Literatur**, Liste anfordern! Suche **Eisenbahn-Jahrbücher** 70, 72, 73, **Eisenbahnkalender** 81 und vor 75 sowie ältere Literatur, außer 1933–45.
Giebe, 5700 Mühlhausen
Boelkmannstraße 6

Suche
„Modellbahn-Elektromechanik"
von Günter Feuereißen.
Christian Jost
7901 Prieschka, Nr. 67

Suche **„Der Modelleisenbahner"**
Jahrg. 1952 bis 1981.
Zuschr. an:
Torsten Vogel, 6500 Gera
Gessentalstraße 86

Suche
Straßenbahn-Archiv,
Schmalspurbahn-Archiv.
H.-J. Hellwig
8900 Görlitz
Leninplatz 23

Suche in Nenngröße **N** ungar. **Diesellok** M 61, defekte **Dampflok** BR 55 als Ersatzteilspender.
Wolfgang Führer,
8705 Ebersbach
Oberer Kirchweg 3

Biete **BR** 01, 24, 42, 66, 84, 86 V 200 (G 13), BN 150, E 69, **div. Wagen.**
Suche **BR** 58, 94, 95, alles H0 (Eigenbau).
J. Wilhelm, 5060 Erfurt
Bindersiebener Landstraße 132

Biete **„Reisen mit der Dampfbahn"**.
Suche **„H0 BR 91"** (Hruska).
Biete **$H0_e$ 2 Kesselwagen,** je 9,50 M und 1 ged. **G-Wagen,** 12,– M.
Suche **2 Pers.-Wagen** (alles „technomodell").
Erhard Marek, 1125 Berlin
Leninallee 221/04.06

transpress-Eisenb.-Lit. zu kauf. ges.: **Eisenb.-Kalender** von 1970, 72, 73, 84, **Modelleisenb.-Kal.** 61, 64–66, 84, **Eisenbahn-Jahrbuch** 1964, 66, 83, 84, **Diesel-** u. **Ellok-Archiv,** Buch **„Einbaum-Dampflok-Düsenklipper", Modelleisenb.-Kataloge** (H0, TT, N) aller Jahrg.
K.-H. Großmann, 4030 Halle
V.-Klemper-Straße 18

Su. **H0-Tendergehäuse, versch. Lokkessel 01/03 Altbau 58^{30},** Loks **BR 42, 58, 84, 91** (auch rep.-bed.). Biete Nenngr. 0 **2 C-Lok** u. **Wagen (Zeuke), Schienen** usw. (Tausch).
Reinhard Schäffner
6506 Ronneburg
Straße der Einheit 6

Biete **Märklin-Modellgleis** und **Kataloge, Lokomotiv-** sowie **Wagenmodelle** Spur 0, Eigenbau, 2400,– M.
Suche 2 **Leiter Modellgleis,** 3,5–5 mm, Spur 0.
Frank Kobelt, 7500 Cottbus
Am Steinteich 19

Verkaufe unfertige **TT-Wandanlage End-BHF-Platte,** 2 × 0,75, 26 Unterflurweichen, **12 Loks,** div. **Wagen, Stellpult,** 1800,– M. auch einzeln. Liste anfordern!
U. Liesenberg, 1500 Potsdam
H.-Sachs-Str. 37
Tel.: 9 35 84

Suche **„Mod.-Eisenb."** 1/65., 7/70, 7/72 u. a. Sonderhefte, **„Das Signal"** 1, 2, 3, 6, 23, **Mod.-Eisenb.-Kalender** 66 u. früher, 71–77. **„Kl. Eisenb. ganz einfach", „– ganz groß", „– TT", „Grundl. d. Modellb.-Techn.",** Bd. I u. II, **transpress Lexik. Mod.-Eisenbahn, Modellb.-Bücherei** in Pappeinb., a. Bde., auß. 4, 5, 8, 10, **„Modellb.-Anl."** Bd. II, **„Schiene, Dampf u. Kamera"** sowie in **H0** V 200 (DB, v. Gützold) **Inox-Wagen, Tw-Zug** Vindobona, 2tlg., viol/creme.

Mit Preisangebote an:
Rolf Heinrich, 4850 Weißenfels
A.-Oelßner-Straße 103

Biete **Dampflok-Archiv,** Bd. 2 u. 3, **Schmalspurbahn-Archiv, „Die Windbergbahn", „Die Rübelandbahn", „Der Modelleisenbahner"** 5–7, 9, 12/1960, 12/1972 u. 12/1978.
Suche **„Rügensche Kleinbahnen", „Steilrampen über den Thüringer Wald".**
Henry Kühnert, 9801 Reuth
Beiersdorfer Straße 10

Suche in **H0 BR** 80, 89, 74, 91, **SKL** u. **Kö** mit Antrieb, **Schmalspur-Material $H0_e$/$H0_m$.**
Biete **diverse Wagen** (reparaturbedürftig), **ungarische Diesellok** (defekt und **BN 150** (reparaturbedürftig), alles H0.
Lutz Humstock, 5820 Bad Langensalza
Käthe-Kollwitz-Straße 3

Biete in **H0**, neuw., **E** 11, 58, 50; E 69, 18, 50; **BR** 185 (VT 137), 88,– M; **SVT** 137, (DB) 50,50 M; ferner **„Die Windbergbahn"** 12,60 M, **Dampflok-Archiv** 3 u. 4, je 19,80 M; **Modelleisenbahn-Kalender** 1982, 4,– M.
Suche in **H0 BR** 24, **BR** 64, **BR** 66, **VT** 135. Nur Tausch.
Günter Schmidt, 9900 Plauen
Friedrich-Engels-Straße 33

Suche **Tauschpartner für Eisenbahndias** (24 × 36).
Biete vorzugsweise Dias v. d. Dampftraktion bei der DR, MAV, ČSD, PKP u. CFR aus den Jahren nach 1972. Suche gleichwertiges.
Dipl.-Ing. Hans Dörschel
7500 Cottbus
Forster Straße 104, Branitzer Siedl.

Verkaufe **BR 01 m. Tender** (Obert. u. Getriebe def.), 80,– M; **BR 41 Lok- u. Tender-Obert.** (def.), 25,– M; G. Potthoff **„Die Eisenbahn",** 19,80 M.
Suche **„Reisen mit der Dampfbahn", „BR 44", „Streckendiesellokom."** und **„Steilrampen ü. d. Thüringer Wald", PIKO-Lokvordert. BR 03.2 (H0).**
Schultze-Dewitz, 1300 Eberswalde-Finow 1
Bebelstraße 4a

Biete **„Baureihe 44"**. Suche **„Reisen mit der Dampfbahn"**, nur Tausch.
Zuschriften an:
Hendrik Völschow
2000 Neubrandenburg
Gerhart-Hauptmann-Straße 26

Biete **„Als die Züge fahren lernten"; „Eisenbahnjahrbuch 1982"; Schmalspurbahn-Archiv; Dampfl.-Archiv 4; „Windbergb."; „Steilrampen ü. d. Thür. Wald"; „Franzb. Kreisb.", „Selketalbahn"; Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie; Eisenbahnwg., Mod.-Bahnbauten, Mod.-Bahn** u. **Landsch.; Fahrbetr.** a. d. **Mod.-Bahn.**
Suche **Diesellok-Archiv; „Hist. Bahnh.-Bauten"; Eisenbahnjahrb.** b. **79 m. Umschlag.**
H. Lange, 9701 Dorfstadt
Dorfstädter Straße 23

Rezensionen

T. Wendt: „Links und rechts der kleinen Bahnen", VEB Tourist Verlag Berlin-Leipzig, 1983, 64 Seiten, 34 Abb. 8,50 Mark

In dieser Broschüre werden nicht nur alle 11 noch in Betrieb befindlichen und dem Reise- bzw. Touristenverkehr dienenden Schmalspurbahnen der DDR näher beschrieben, sondern auch alle vorhandenen Stand- und Drahtseilbahnen.
Mit „näher beschrieben" meine ich nicht die aus vielen Veröffentlichungen gewohnte Art, u. a. über Geschichte, Lok- und Wagenpark zu berichten, sondern die Tatsache, daß insbesondere Urlaubern und Touristen wichtige Hinweise gegeben werden. Vor jeder Streckenbeschreibung sind die wichtigsten Daten über die betreffende Bahn, wie Länge, Spurweite, Tag der Inbetriebnahme, eine kurze, aber inhaltsreiche Entstehungsgeschichte und die Kursbuch-Nr. vermerkt.
„Einsteigen bitte ..." – diese am Anfang jeder Beschreibung stehende Aufforderung erleichtert dem Leser das Finden der einzelnen Routen. Dann werden nacheinander alle Bahnhöfe und Haltepunkte (sie sind fett gedruckt und somit nicht zu übersehen) beschrieben. Auf Sehenswürdigkeiten, Wanderwege und Aussichtspunkte wird überall hingewiesen.
Im erheblichen Maße tragen Streckenskizzen und farbige Fotos zur Auflockerung des Textes bei. Am Ende eines jeden Kapitels erfährt der Leser, welche Touristenkarten über den Einzugsbereich des jeweils vorgestellten Verkehrsmittels bisher erschienen sind, wo Fahrkarten zu erhalten sind oder wer Bestellungen für Sonder- bzw. Traditionsfahrten entgegennimmt.
Die Stand- und Drahtseilbahnen sind, was die Beschreibung betrifft, etwas in den Hintergrund geraten. Und dennoch ist diese Broschüre eine willkommene Ergänzung zu dem vor einiger Zeit vom transpress-Verlag herausgegebenen Buch „Bahnland DDR".
Sven Otte

Hoße, Schäller, Schnitzer: „transpress Lexikon Modelleisenbahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 24,– Mark, 256 Seiten, 300 Abb.

Zum zweiten Mal legt „transpress" ein Lexikon Modelleisenbahn vor. Die Autoren haben erfreulicherweise den Rahmen eines Lexikons weit überschritten und durch die Ausführlichkeit, mit der die Gebiete der eigentlichen Modelleisenbahn behandelt werden, ein für den Bastler von Modellbahnfahrzeugen und -strecken wertvolles Handbuch geschaffen, das auch die unverzichtbare Elektrotechnik/Elektronik nicht vermissen läßt.
Die aus dem „modelleisenbahner" bekannten exakten Bauanleitungen von Joachim Schnitzer einschließlich der dazugehörenden Werkzeuge und Techniken verleihen dem Werk besonderen Reiz für ausgefuchste Modellbauer. Sie können aber – und das muß erwähnt werden – den Durchschnittsbastler in die Resignation treiben, denn nur einem begrenzten Kreis stehen Möglichkeiten offen, mit Hilfe von Maschinen und Vorrichtungen wettbewerbsreife Modelle zu bauen. Deshalb vermißt man Hinweise auf die wohl am häufigsten angewendete Gemischtbauweise mit Hilfe verschiedener Werkstoffe.
Verwöhnt durch die eingehenden Bauanleitungen für Eisenbahnfahrzeuge wünscht sich der Modelleisenbahner gleiche Ausführlichkeit auch für die Gestaltung des Zubehörs und der Landschaft. Die Begriffserklärungen des Lexikons können nicht in allen Fällen befriedigen. Beispielsweise fehlt unter „Gleissperre" die für den Modelleisenbahner notwendige Aussage, nach welcher Seite ein Fahrzeug beim Befahren der Sperre entgleisen muß und unter „Spannwerk", in welche Richtung das Gewicht weisen soll, Signal/Weiche oder Stellwerk. Zur vorbildgerechten Gestaltung von Modellbahnanlagen sind solche Hinweise unbedingt erforderlich, denn diese Kenntnis ist nicht unbedingt vorauszusetzen. Auffällig ist eine mehrfach wiederholte Bemerkung, daß diese oder jene Einrichtung auf keiner Modellbahnanlage fehlen solle. Nicht in jedem Fall ist ein solcher Hinweis berechtigt (Beispiel „Industrieanschluß"), denn das Anlagenmotiv ist ausschlaggebend für die Existenzberechtigung bestimmter eisenbahntechnischer oder landschaftsgestalterischer Einzelheiten.
Zu loben ist die gute Bildauswahl und die Übersichtlichkeit der Skizzen. Der Farbbildteil gibt dem Benutzer viele Anregungen zur Gestaltung einer Modellbahnanlage. Die als Anhang beigegebene Sammlung der Normen Europäischer Modelleisenbahnen (NEM) rundet das Werk sinnvoll ab. Alles in allem: Die Mühe der Autoren hat gelohnt, denn ein Nachschlagwerk einmaliger Art ist entstanden.
Zum Schluß ein Wort an den Verlag. Die Gestaltung des Buches ist sachlich und gediegen, doch weshalb die innen angeordneten Seitenziffern? Das schränkt den Gebrauchswert, wenn auch unwesentlich; aber unnötig, ein.
Lothar Nickel

Klaus Müller: „Modellbahn – Pflege und Reparatur", Modellbahnbücherei, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 94 Seiten, 112 Abb. 7,20 Mark

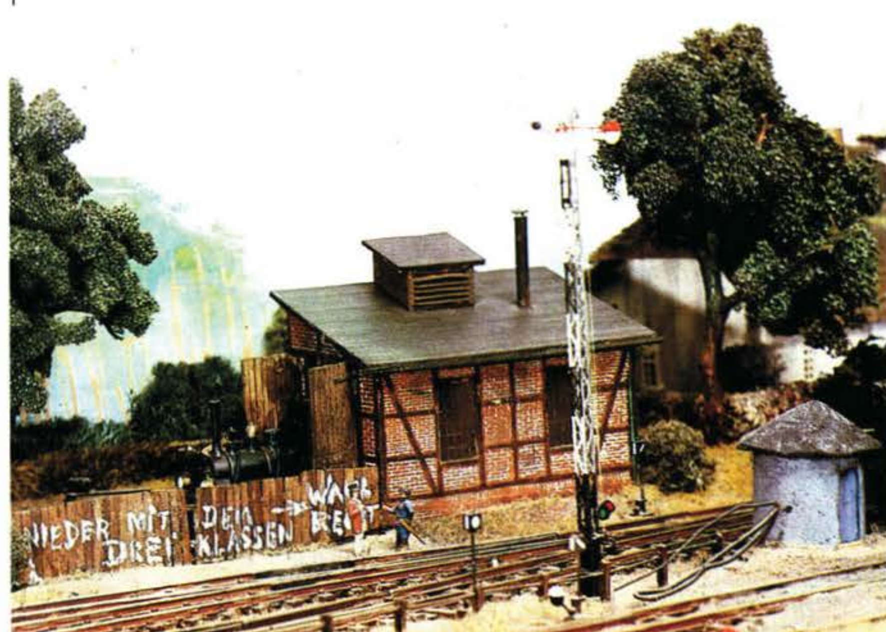
Der Autor ist bekannt durch seine in den Jahren 1976 bis 1980 im „modelleisenbahner" veröffentlichte Aufsatzreihe „Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahn-Triebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör?". In überarbeiteter ergänzter Form steht diese Reihe dem Modelleisenbahner nunmehr als Buch, d. h. mit einem Griff zur Verfügung. Für diese Ausgabe kann man Autor wie Verlag nur dankbar sein, hat doch das Suchen in mehreren Bänden unserer Zeitschrift ein Ende. Das in vier Abschnitte und Anhang gegliederte Werk bietet Pflegetips für Anlage und Fahrzeuge, Hinweise für notwendiges Werkzeug, Bevorratung mit Ersatzteilen, Wissenswertes über Modellbahn-Triebfahrzeuge und deren Reparatur bei Verschleiß und in Schadensfällen sowie über Zubehör. Unverständlicherweise sind hier auch Modellbahnwagen eingeordnet. Diese sind „Eisenbahn", nicht aber Zubehör. Das tut aber dem Wert dieses „Reparatur-Lexikons" keinerlei Abbruch. Den Hauptteil des Buches nehmen naturgemäß die Reparatur- und Pflegeanleitungen für Triebfahrzeuge ein. Hier findet der Bastler alle Modelle der Hersteller in der DDR in den Nenngrößen H0, TT und N, die derzeit produziert werden (mit Ausnahme der neusten Modelle der Baureihen 03, 106 und 185) oder deren Fertigung erst kürzlich eingestellt wurde. Leider fehlen die noch heute beliebten älteren Modelle wie z. B. die Baureihen 23, 42 und 50. Da hierfür keine Ersatzteile mehr gefertigt werden, erübrigt sich allerdings eine Reparaturanleitung.
Die Beschreibungen sind klar und sachlich. Sie werden unterstützt durch gute Fotos und Getriebeskizzen mit eindeutiger Numerierung der Einzelteile, deren Bezeichnung einer Legende im Anhang zu entnehmen ist. Eine weitere Übersicht im Anhang gibt Auskunft über Produktionseinstellungen von Triebfahrzeugmodellen ab 1960. Die Übersicht über die PIKO-Wiederhol- und Getriebeteile für Triebfahrzeuge mit Platinenrahmen schließt den Band ab. Bedauerlicherweise stehen exakte Ersatzteil-Nummernlisten der übrigen Hersteller nicht zur Verfügung. Bleibt zu hoffen, daß dieser Mangel bei einer möglichen Nachauflage ausgeglichen werden kann.
Lothar Nickel

Falls die hier rezensierten Bücher im Handel vergriffen sind, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

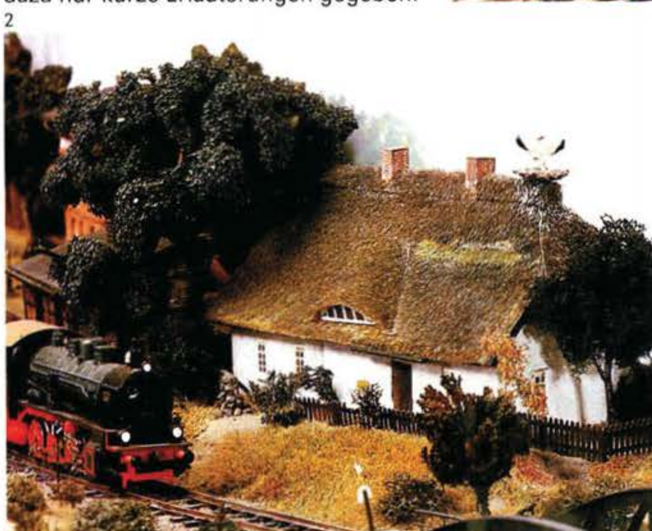
Bildauslese von einer besonderen Heimanlage

Es gab bisher bei den Modelleisenbahnern kaum so ein großes Echo, wie auf die im Heft 12/83 vorgestellte Heimanlage von Günter Barthel. Viele Leser schrieben uns, daß diese wohl einmalige Modellbahn unzählige Anregungen gibt, viele Basteleien selbst zu probieren und sich vor allem auf ein spezielles Milieu zu beschränken.
Daher entschlossen wir uns kurzfristig, weitere Fotos von dieser Anlage zu veröffentlichen. Und da die einzelnen Bilder sehr aussagekräftig sind, werden dazu nur kurze Erläuterungen gegeben.

1



2



3



1 In unmittelbarer Nähe des Kleinbahnlokschuppens der meterspurigen Alfburger Kreisbahnen (A. K. B.) im Bahnhof Velgarth-Runnenhagen verhandeln Polizist und Bürgermeister des Ortes über die in der Nacht an den Bretterzaun geschriebene Losung „Nieder mit dem Dreiklassen-Wahlrecht". Dieses reaktionäre preußische Wahlrecht wurde damals von der Arbeiterschaft stark kritisiert. Halb im Schuppen steht die Lok 5ⁱ der A. K. B.

2 Das auf einer Anhöhe liegende Fischerhaus in der Nähe des Bahnhofs Velgarth wurde aus Sperrholz angefertigt. Das Schilfdach besteht aus Geländematten.

3 Rangierfahrt der Lok 5ⁱ im Bahnhof Velgarth-Runnenhagen (links). Vor der Wartehalle ein Gutsanschluß (beim Vorbild 600-mm-spurig). Die einfachen Loren werden von Pferden gezogen.

4 Am Schrankenposten Nr. 17 der Strecke Rostow–Velgarth–Altesund. Die preußische T 1 mit dem vierachsigen Flachwagen 4802 der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die am Läutewerk senkrecht stehende rot-weiße Scheibe zeigt an, daß es geläutet hat. Dadurch kann ein Wärter, der sich auf der Strecke befindet, erkennen, daß ein Abläutesignal gegeben wurde.
Fotos: W. und J. Albrecht, Oschatz

4



Die Lok 2^{d} der regelspurigen Alfburger Südbahn (A. S. B.) während der Ausfahrt aus dem Peterswalder Lokschuppen. Daß eine Modellbahn vom Detail lebt, zeigt auch dieses Motiv der Heimanlage von Günter Barthel aus Erfurt.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

